This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

3 2044 103 192 787

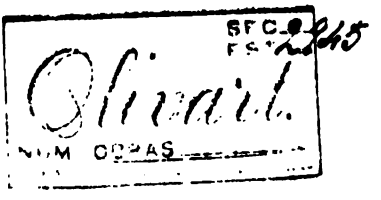
110

B.d May. 1919.

COLLECTION DES PRINCIPAUX CODES ÉTRANGERS.

CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE ALLEMAND.

LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE SUR LE CHANGE.



Ce volume a été préparé sous la direction de la Société de législation comparée, et imprimé aux frais de l'État avec l'autorisation de M. le Garde des sceaux, sur la proposition du Comité de législation étrangère.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION EXPRESSÉMENT RÉSERVÉS.

Germany. Laws, statutes, etc. Laws, Commercial
29 4 5
31
n.s

CODE

DE COMMERCE ALLEMAND

ET

LOI ALLEMANDE SUR LE CHANGE,

TRADUITS ET ANNOTÉS

PAR

PAUL GIDE,
PROFESSEUR À LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS,
PRÉSIDENT
DE LA SOCIÉTÉ DE LÉGISLATION COMPARÉE;

CH. LYON-CAEN,
PROFESSEUR À LA FACULTÉ DE DROIT
DE PARIS
ET À L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES;

J. FLACH,
AVOCAT À LA COUR DE PARIS,
PROFESSEUR À L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES;

J. DIETZ,
DOCTEUR EN DROIT,
AVOCAT À LA COUR DE PARIS.

PARIS.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT

À L'IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXXI.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

INTRODUCTION..... XIII

LOI DU 5 JUIN 1869, concernant la mise en vigueur, comme lois fédérales, de la loi générale allemande sur le change, des Novelles de Nuremberg et du Code général de commerce allemand..... 1

CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE ALLEMAND.

LIVRE PREMIER.

DU COMMERCE EN GÉNÉRAL.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES..... 9

TITRE I. Des commerçants..... 10

II. Du registre de commerce..... 12

III. Des raisons de commerce..... 13

IV. Des livres de commerce..... 16

V. Des procuristes et des fondés de pouvoirs..... 20

VI. Des commis..... 25

VII. Des courtiers de commerce..... 27

LIVRE DEUXIÈME.

DES SOCIÉTÉS DE COMMERCE.

TITRE I. De la société de commerce en nom collectif..... 33

1re section. De la formation de la société..... 33

2e section. Des rapports des associés entre eux..... 35

3e section. Des rapports entre les sociétés et les tiers..... 41

Pages.

TITRE I. — 4e section. De la dissolution de la société et de la retraite d'un ou de plusieurs associés..... 45
5e section. De la liquidation de la société..... 50
6e section. De la prescription des actions contre les associés. 53

II. De la société en commandite..... 54
1re section. De la société en commandite en général..... 54
2e section. Dispositions spéciales à la société en commandite par actions..... 62

III. De la société anonyme..... 75
1re section. Principes généraux..... 75
2e section. Règles concernant les actionnaires..... 83
3e section. Droits et obligations de la direction..... 88
4e section. Dissolution de la société..... 94
5e section. Dispositions finales..... 97

LIVRE TROISIÈME.

DE LA SOCIÉTÉ TACITE ET DE L'ASSOCIATION POUR FAIRE, EN COMPTE COMMUN, DES AFFAIRES DE COMMERCE ISOLÉES.

TITRE I. De la société tacite..... 99
II. De l'association pour faire, en compte commun, des affaires de commerce isolées..... 103

LIVRE QUATRIÈME.

DES ACTES DE COMMERCE.

TITRE I. Des actes de commerce en général..... 105
1re section. Définition des actes de commerce..... 105
2e section. Dispositions générales sur les actes de commerce. 108
3e section. De la conclusion des actes de commerce..... 121
4e section. Du payement des obligations commerciales.... 123

II. De l'achat..... 127
III. Du contrat de commission..... 137
IV. De la commission de transports..... 146

Pages.

TITRE V. Du transport..... 150

1re section. Du transport en général..... 150

2e section. Du transport par chemins de fer en particulier. 160

LIVRE CINQUIÈME.

DU COMMERCE MARITIME.

TITRE I. Dispositions générales..... 168

II. De l'armateur et de l'armement collectif..... 179

III. Du capitaine..... 191

IV. Des gens de l'équipage..... 211

LOI SUR LES GENS DE MER..... 212

LOI concernant l'obligation, pour les navires de commerce, de recueillir les gens de mer ayant besoin de secours..... 244

V. De l'affrètement pour le transport de marchandises..... 246

VI. De l'affrètement pour le transport de passagers..... 289

VII. Du contrat à la grosse..... 292

VIII. Des avaries..... 300

1re section. Des avaries grosses et particulières..... 300

2e section. Du dommage provenant de l'abordage des navires..... 315

IX. Du sauvetage et de l'assistance maritime en cas de détresse... 317

X. Des créanciers de navires..... 322

XI. De l'assurance contre les dangers de la navigation maritime.

1re section. Principes généraux..... 332

2e section. Des déclarations à faire lors de la conclusion du contrat..... 345

3e section. Des obligations de l'assuré..... 348

4e section. Étendue des risques..... 351

5e section. De l'étendue du dommage..... 368

6e section. Payement du dommage..... 379

7e section. Dissolution du contrat d'assurance et restitution de la prime..... 383

XII. De la prescription..... 386

LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE SUR LE CHANGE.

Pages.

1re section. De la capacité en matière de lettre de change et de billet à ordre 391

2e section. Des lettres de change 392

I. Des conditions de la lettre de change 392

II. Des obligations du tireur 394

III. De l'endossement 395

IV. De la présentation à l'acceptation 398

V. De l'acceptation 400

VI. Du recours en sûreté 400

1. A défaut d'acceptation 400

2. A raison de la solvabilité douteuse de l'accepteur . . 402

VII. De l'accomplissement des obligations résultant de la lettre de change 404

1. De l'échéance 404

2. Du payement 406

VIII. Du recours pour défaut de payement 408

IX. De l'intervention 411

1. De l'acceptation par intervention 411

2. Du payement par intervention 415

X. Des reproductions d'une lettre de change 416

1. Des duplicata 416

2. Des copies 418

XI. Des lettres de change perdues 419

XII. Du faux en matière de lettres de change 419

XIII. De la prescription en matière de lettres de change 420

XIV. Du droit d'action du créancier par lettre de change 421

XV. Des lois étrangères 423

XVI. Du protêt 424

Pages.

XVII. Du lieu et du temps où doivent se faire la présentation et les autres actes relatifs à la lettre de change..... 425

XVIII. Des signatures défectueuses..... 426

3e section. Des billets à ordre..... 426

APPENDICE. — 1° LOI DU 11 JUIN 1870 sur les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes..... 433

2° LOI DU 19 JUIN 1872, concernant l'introduction en Alsace-Lorraine de la loi générale allemande sur le change et du Code général de commerce allemand... 437

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES..... 455

INTRODUCTION.

Les grandes lois commerciales de 1848 et de 1861, dont nous publions la traduction, occupent, dans l'ensemble de la législation allemande, une place plus considérable qu'il ne paraît au premier abord. Dans des législations comme la nôtre, où les principales branches du droit sont codifiées, le Code de commerce ne tient qu'un rang secondaire, et ne forme en quelque sorte qu'un accessoire du Code civil. Mais il n'y a jamais eu un Code civil unique pour toute l'Allemagne, et si aujourd'hui le nouvel empire allemand marche à grands pas vers l'unité de législation, au milieu de ce siècle il en était encore bien éloigné. A cette époque, l'Allemagne n'était point un empire, c'était une agglomération d'États indépendants et souvent rivaux; sans doute tous ces États, séparés par la diversité de leurs lois, étaient rapprochés par la communauté de langue et d'origine; mais les aspirations vers l'unité, qui depuis longtemps agitaient tous les esprits, n'avaient pu encore se réaliser dans les faits. La rédaction d'une loi commerciale commune en fut la première réalisation, et cet événement, qui s'accomplit sans éclat et sans bruit, a été le précurseur des grands événements qui, dans ces dernières années, ont consommé l'unité politique et législative de l'Allemagne.

Outre cette importance historique, le code de commerce allemand emprunte aux circonstances dans lesquelles il s'est formé une importance scientifique particulière. Dans des législations codifiées, le Code de commerce s'appuie sur le Code civil, il s'y réfère partout où il n'y déroge pas. Mais là où tout code civil fait défaut, là où l'on ne rencontre, au lieu d'une loi précise et uniforme, que des coutumes incertaines et variables, la rédaction d'un code de commerce est une œuvre plus difficile et plus étendue. Pour réglementer les rapports commerciaux, il faut fixer d'abord les principes de droit commun qui leur servent de base; pour unifier le droit commercial, il faut unifier aussi une partie du droit civil. C'est ce qu'ont fait les rédacteurs du Code de commerce allemand. Ils ont, en bien des points, anticipé sur l'œuvre des futurs rédacteurs du Code civil, et leur ont frayé la voie.

Sous ces divers rapports, le Code de commerce allemand présente une importance supérieure à celle des autres codes de commerce européens. Comme le dit M. Goldschmidt, « le « Code de commerce allemand est la première loi natio- « nale qui ait paru depuis le Code pénal de Charles-Quint; « ç'a été l'avant-coureur et le germe des lois nouvelles et des « codes de l'Empire d'Allemagne; c'est l'expression la plus « fidèle et la plus complète des idées modernes sur le droit « commercial; à tous ces titres, le Code de commerce a une « importance que tous les progrès ultérieurs de la science « juridique ne pourront pas amoindrir [1]. »

Avant de donner, dans cette introduction, une idée géné-

[1] Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, 2me édit., t. I, p. 64.

rale de ce code, nous devons raconter d'abord comment il a été fait (I-V).

I.

Jusqu'au milieu de ce siècle, l'Allemagne n'avait jamais eu ni code de commerce ni lois commerciales communes. Les États compris sous le nom de Confédération germanique avaient chacun son gouvernement indépendant et ses lois particulières. Il y avait, il est vrai, un droit commun (*gemeines Recht*), qui s'appliquait également dans ces divers États, quand il fallait suppléer au silence de la loi locale. Mais ce droit commun n'était autre que le droit romain; or on sait que la législation romaine n'avait établi, ni tribunaux particuliers pour les commerçants ni règles spéciales pour les actes de commerce, en sorte que, dans cette jurisprudence si complète et si savamment élaborée, le droit commercial n'existait pas. Le droit commercial allemand s'était donc formé en dehors du droit romain, c'est-à-dire en dehors de toute direction générale et systématique; il s'était formé spontanément, au gré des habitudes et des besoins de chaque place de commerce, et, consistant en statuts municipaux et en coutumes locales, il variait dans chaque province et souvent dans chaque localité.

Il est vrai que, vers la fin du dernier siècle, sous l'influence de ce mouvement philosophique qui, parti de France, se propagea dans l'Europe entière, on vit se produire en Allemagne quelques essais de codification. Le Code prussien, promulgué le 5 février 1794 sous le nom d'*allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten*, contenait neuf sections et

près de deux mille articles[1] exclusivement consacrés au droit commercial; et, bien que ce code n'abrogeât pas les coutumes locales des diverses provinces prussiennes, il influa puissamment sur leur unification. Tandis que le Code prussien régissait les provinces orientales de l'Allemagne, à l'Ouest, les provinces voisines de la France retenaient volontairement les lois françaises que la conquête leur avait un moment imposées : le Code de commerce français s'appliquait dans la Prusse-Rhénane, le grand-duché de Bade, le Palatinat bavarois et une partie de la Hesse. Mais, si la législation s'était unifiée, dès le commencement de ce siècle, dans certaines parties de l'Allemagne, l'ensemble de la Confédération germanique présentait encore la plus grande diversité. Non seulement chacun des trente-trois États confédérés avait sa loi particulière, mais encore plusieurs de ces États avaient quantité de lois ou coutumes locales différentes. Pour en donner une idée, il suffit de dire que, jusqu'à la rédaction de la loi générale sur le change, en 1848, on comptait, sur les lettres de change et les billets à ordre, jusqu'à cinquante-six lois différentes[2], en sorte qu'une lettre

[1] Ces articles sont compris dans la partie du Code qui traite de l'état des personnes (2me partie, titre 7, de la condition des paysans; titre 8, de la condition des bourgeois; titre 9, de la condition des nobles). Les sections consacrées au droit commercial se trouvent dans le titre 8, et portent les rubriques suivantes : section 7 (art. 475-712), des commerçants; section 8 (art. 713-1249), de la lettre de change; section 9 (art. 1250-1304), des effets de commerce et des mandats; section 10 (art. 1305-1388), des courtiers; section 11 (art. 1389-1765), des armateurs, capitaines et affréteurs; section 12 (art. 1766-1933), des avaries; section 13 (art. 1934-2358), des assurances; section 14 (art. 2359-2451), du contrat à la grosse; section 15 (art. 2452-2464), des voituriers.

[2] Liebe, *die allgemeine deutsche Wechselordnung*, 1848, p. XVI.

de change, destinée à circuler d'un bout de l'Allemagne à l'autre, se trouvait, pour ainsi dire, arrêtée, sur la frontière de chaque province, par un changement de législation.

Cette multiplicité de lois diverses et contradictoires, préjudiciable en toute matière, l'était surtout en matière commerciale, et, dès l'origine, on avait senti le besoin d'y remédier. L'acte constitutif de la Confédération germanique, du 8 juin 1815, portait, dans son avant-dernier article (art. 19) : « Les membres de la Confédération se réservent « de délibérer, dans la plus prochaine réunion de la Diète à « Francfort, au sujet du commerce entre les États confédérés « et de la navigation, suivant les principes admis par le « congrès de Vienne. » Mais plus de trente ans s'écoulèrent avant que ce projet fût réalisé, et il faut reconnaître que des obstacles en apparence insurmontables s'opposaient à sa réalisation.

La Confédération germanique n'était, en effet, qu'une association d'États souverains, indépendants les uns des autres; il n'y avait au-dessus de ces États aucune autorité commune qui pût leur imposer à tous les mêmes lois. Il est vrai que la Diète, c'est-à-dire le congrès des représentants des divers États, pouvait prendre des résolutions (*Beschlüsse*), et établir, pour les matières commerciales ou autres, certaines règles de droit. Mais ces résolutions n'étaient point des lois directement obligatoires pour les sujets des États, c'étaient plutôt des conventions entre les souverains confédérés : ces souverains s'obligeaient les uns envers les autres à promulguer la résolution de la Diète dans leurs États respectifs; cette résolution ne devenait loi dans chacun de ces États que lorsqu'elle y avait été effectivement promulguée. Cette

obligation pour les souverains confédérés pouvait, à la rigueur, se concevoir avec le régime politique qui dominait au temps où la Confédération fut fondée : l'État alors se personnifiait dans le monarque auquel appartenait tout le pouvoir législatif, et auquel il suffisait, pour ériger en loi la résolution qu'il avait votée au sein de la Diète, de publier cette résolution dans ses États. Mais il n'en fut plus de même quand le régime représentatif se répandit en Allemagne, et que l'on commença à soumettre les lois à la libre discussion et au vote des assemblées parlementaires; dès lors la volonté que le monarque avait exprimée au sein de la Diète, par l'intermédiaire de son représentant, n'était plus une loi souveraine, mais un simple projet de loi dénué d'autorité. Aussi la Diète n'essaya-t-elle même pas de faire usage du droit que lui conférait l'article 19, et de prendre des mesures dans l'intérêt du commerce entre les divers États allemands. Tout condamnait la Diète à l'impuissance, la rivalité des deux grands États, la Prusse et l'Autriche, qui se tenaient réciproquement en échec; le droit accordé à chaque État, grand ou petit, de repousser le vote de la majorité et de l'annuler par son *veto;* enfin le progrès des institutions représentatives dans les États allemands : grâce à ce progrès, la Confédération germanique présentait, vers le milieu de ce siècle, ce singulier contraste, que, tandis que la plupart des États confédérés avaient des Chambres, composées des représentants des populations, la Confédération elle-même réunissait dans sa Diète, non pas les représentants des populations, mais les représentants des souverains.

Ni l'inertie ni la résistance de la Diète ne purent arrêter le mouvement national qui entraînait les populations alle-

mandes vers l'unité législative et politique. Ce fut tout d'abord sur le terrain des intérêts commerciaux et économiques que se fit un rapprochement entre les divers États. Le premier pas dans cette voie fut l'*Union douanière allemande* (*deutscher Zollverein*) conclue en 1833, sur l'initiative de la Prusse, entre la Prusse, la Bavière, le Wurtemberg, la Saxe, la Hesse, et plusieurs petits États. Mais il ne suffisait pas, pour ouvrir au commerce des voies faciles à travers les frontières des divers États, d'abaisser les barrières formées par les lignes de douane, il fallait supprimer aussi les obstacles élevés par la diversité et la contrariété des lois. Le Zollverein ne laissa pas son œuvre incomplète, et c'est à son initiative qu'est due la réforme et l'unification du droit commercial allemand.

Dès sa première session, en 1836, la conférence du Zollverein tenue à Munich se préoccupa du besoin d'unifier les lois commerciales.

Le député du Wurtemberg proposa à la Conférence d'émettre le vœu que les divers États compris dans le Zollverein se donnassent au plus tôt, non pas une loi commerciale unique (ce qui paraissait alors impossible), mais des lois commerciales homogènes et uniformes, du moins sur les points fondamentaux.

Quoique cette proposition ait été repoussée, le vœu du député wurtembergeois ne resta pas sans écho, et plusieurs États allemands entreprirent de simplifier leurs lois commerciales. De là, en 1836, 1838 et 1839, les projets de loi sur les lettres de change et les billets à ordre, sur les raisons de commerce et sur les sociétés par actions, pour le royaume de Prusse; de là, en 1839 et 1840, le projet du

Code de commerce pour le royaume de Wurtemberg[1], et enfin, en 1842, le projet de loi générale sur le commerce, les lettres de change et les billets à ordre pour le duché de Nassau[2]. Mais aucun de ces projets ne reçut la sanction législative, et dix années s'écoulèrent ainsi en tentatives et en efforts infructueux.

Enfin, en 1846, avec la huitième Conférence du Zollverein, nous sortons de cette première période de tâtonnements, et nous entrons dans une phase nouvelle, celle de la préparation et de l'élaboration d'une des deux grandes lois contenues dans ce volume, la loi sur le change[3]. Nous devons nous arrêter un moment sur cet important sujet.

II.

A la huitième Conférence du Zollverein tenue à Berlin en 1846, le député du Wurtemberg, prenant cette fois encore l'initiative, proposa : « d'aviser avant tout aux moyens d'uni- « fier la législation sur le change, et, à cet effet, de solliciter « du Gouvernement prussien la communication du projet « de loi sur le change qu'il avait préparée, de prendre ce « projet pour base de l'élaboration d'une loi nouvelle qui « serait commune à tous les États de l'Union douanière, enfin « d'instituer, pour la confection de cette loi, une commission « spéciale composée de juristes et de commerçants délégués

[1] *Entwurf eines Handelsgesetzbuches für das Königreich Württemberg, mit Motiven.— Stuttgart*, 1839-1840.

[2] *Entwurf einer Handels-und, Wechselordnung für das Herzogthum Nassau.—Wiesbaden*, 1842.

[3] C'est-à-dire sur les lettres de change et les billets à ordre. Voyez, sur la signification du mot *change*

« par tous les Etats de l'Union[1]. » Cette proposition fut acceptée par la Conférence.

Le Gouvernement prussien fit plus que la Conférence n'avait demandé : il convoqua, non seulement les États de l'Union douanière, mais tous les États de la Confédération germanique, à une conférence chargée de rédiger une loi commune sur le change. « En prenant part à la Conférence, disait la lettre de convocation, les gouvernements ne s'obligent point à accepter le projet de loi que la Conférence rédigera. Chacun d'eux reste libre d'apprécier ce projet et de juger s'il convient ou non qu'il soit revêtu de la sanction législative. On croit pouvoir toutefois exprimer la confiance que, si les objections élevées contre le projet ne sont pas de grande importance, les divers gouvernements ainsi que les chambres des divers États consentiront à en faire le sacrifice dans l'intérêt du grand but que l'on poursuit en commun, l'uniformité du droit de change. »

La Conférence se réunit à Leipzig[2], le 20 octobre 1847. Elle se composait de trente membres, dix commerçants et vingt juristes, dont quelques-uns ont un nom célèbre dans la science, tels qu'Einert, Liebe, Thöl, etc... Tous les États de la Confédération y étaient représentés, même l'Empire d'Autriche. La Conférence prit pour base de ses discussions le projet de code prussien, qui venait d'être revisé et remanié en 1846 et 1847 ; elle se servit aussi des projets rédi-

(*Wechsel*), la note 1 de la page 392 et la note 1 de la page 424.

[1] *Verhandlungen der achten Generalconferenz in Zollvereins-Angelegenheiten*, Berlin, 1846. Hauptprotokoll vom 17 August 1846, § 24, p. 63-66.

[2] Le texte de la lettre de convocation et les procès-verbaux de la Conférence ont été publiés par Thöl, Gœttingue, 1866, sous ce titre : *Protokolle der Leipziger Wechsel-Conferenz.*

gés par Liebe pour le duché de Brunswick (1843), par Einert pour le royaume de Saxe (1841), par Thöl pour le grand-duché de Mecklembourg. Les discussions occupèrent trente-cinq séances. Dans la dernière, qui eut lieu le 9 décembre 1847, la Conférence arrêta son projet définitif[1] et exprima le vœu « que les gouvernements qui avaient pris part à la Conférence déclarassent le plus tôt possible, en échangeant à ce sujet des communications réciproques, si leur intention était de soumettre le projet, dans leurs États respectifs, à l'adhésion des assemblées législatives. »

Le projet de la Conférence était déjà promulgué dans les principautés d'Anhalt-Dessau (14 février 1848), de Saxe-Meiningen (22 avril 1848), de Nassau (25 octobre 1848), et plusieurs autres États se disposaient à le promulguer à leur tour, lorsqu'une révolution politique, contre-coup de la Révolution française de 1848, vint soudain précipiter la marche des événements. La Diète prononça sa dissolution (12 juin 1848), une assemblée nationale prit sa place, et l'un des premiers actes de cette assemblée (25 novembre 1848) fut d'ordonner la publication, dans le Bulletin des lois de l'Empire, du projet voté par la Conférence de Leipzig, en le faisant précéder de la déclaration suivante: « Article 1er: la loi générale allemande sur le change sera « exécutoire dans tout l'Empire d'Allemagne à dater du « 1er mai 1849. — Article 2 : les dispositions à prendre par « les divers États pour la mise à exécution de cette loi ne « pourront y introduire aucun changement. »

[1] *Entwurf einer allgemeinen deutschen Wechselordnung nach den Beschlüssen der Conferenz.* Ce projet est imprimé, à la suite des procès-verbaux de la Conférence, dans l'édition de Thöl.

Il semble que dès lors la loi sur le change fût devenue la loi commune de l'Allemagne. Mais ce n'est là qu'une fausse apparence. L'Assemblée nationale de Francfort ne vécut que quelques mois, et son œuvre disparut avec elle. La jurisprudence décida que cette assemblée, n'étant qu'une assemblée constituante, n'avait point eu compétence pour faire des lois civiles, qu'en conséquence la loi du 25 novembre 1848 et la publication de la loi sur le change comme loi d'Empire étaient nulles et de nul effet, que la loi sur le change proposée par le Conférence de Leipzig n'était point devenue une loi d'Empire, qu'elle était restée un simple projet qui ne pouvait acquérir force de loi qu'en vertu d'une publication et d'une *introduction* spéciales dans chacun des États particuliers [1].

Ces publications eurent lieu dans le cours des années 1848 à 1850 [2], et la loi sur le change fut ainsi introduite

[1] Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, 2me éd. p. 77, 78, 162.

[2] Déjà la loi sur le change avait été publiée dans trois États particuliers lorsque l'Assemblée nationale la fit publier comme loi de l'Empire (27 novembre 1848). Voici les dates des publications ultérieures : 1er décembre 1848, Saxe-Gotha; 2 décembre, Schaumburg-Lippe; 5 décembre, Reuss (branche aînée); 6 décembre, Hesse-Électorale, Lubeck; 8 décembre, Saxe-Altenbourg; 9 décembre, Saxe-Weimar; 14 décembre, Saxe-Cobourg; fin décembre, Anhalt-Bernburg, Schwarzburg-Sondershausen; 2 janv. 1849, Schwarzburg-Rudolstadt; 6 janvier, Prusse; 7 janvier, Hohenzollern; 11 janvier, Brunswick; 15 janv., Reuss (branche cadette); 14 février, Lauenbourg, Bade; 21 fév., Hambourg; 21 mars, Anhalt-Köthen; 27 mars, Francfort; 7 avril, Hanovre; 10 avril, Schleswig-Holstein; 25 avril, royaume de Saxe, Brême; 28 avril, Mecklembourg, Hesse-Hambourg; 6 mai, Wurtemberg; 30 mai, Waldeck-Pyrmont; 31 mai, Oldenbourg; 4 juin, grand-duché de Hesse; 5 juillet, Lippe; 25 janvier 1850, Autriche; 25 juin 1850, Bavière.

tour à tour dans tous les États allemands sans exception[1]. Mais cette introduction se fit dans des formes diverses et parfois peu régulières : dans certains États, en effet, la loi sur le change fut publiée comme loi de l'État (*Landesgesetz*), c'est-à-dire en vertu d'un acte du pouvoir législatif de cet État (vote des chambres, etc.); dans d'autres États, au contraire, cette loi fut publiée comme loi de l'Empire (*Reichsgesetz*), c'est-à-dire par un simple acte du pouvoir exécutif, et en vertu de la décision de l'Assemblée nationale du 25 novembre 1848[2]. Or, cette décision étant nulle, la publication faite en vertu de cette décision se trouvait frappée de la même nullité. Dans quelques-uns de ces États, cette nullité fut couverte par une seconde publication plus régulière[3]; dans les autres, elle ne fut couverte que par la pratique et l'usage, qui donnèrent à la loi tout au moins l'autorité d'un droit coutumier. De là, dans certains États, des doutes et des controverses, non pas pour savoir si la loi sur le change était ou non devenue obligatoire, mais pour déterminer le moment précis où sa force obligatoire avait commencé[4].

Ces détails historiques sur l'origine de la loi sur le change (*Wechselordnung*) étaient nécessaires pour faire comprendre

[1] Sauf seulement dans le grand-duché de Luxembourg, bien qu'il fît alors partie de la Confédération germanique.

[2] Ces États sont : Anhalt, Brunswick, Hambourg, Hesse-Électorale, Hesse-Hombourg, Hohenzollern, Lauenbourg, Mecklembourg, Reuss (branche cadette), Schaumburg-Lippe, Schwarzburg-Rudolstadt et Schwarzburg-Sondershausen.

[3] Les États où a eu lieu cette seconde publication, sont : le duché de Lauenbourg, loi du 15 février 1858; l'électorat de Hesse, loi du 26 octobre 1859; la principauté de Schaumburg-Lippe, loi du 28 novembre 1862.

[4] Goldschmidt, *op. cit.*, p. 78.

le vrai caractère de cette loi. Elle est devenue loi, non pas le jour où elle a été votée par la Conférence de Leipzig, ni le jour où elle a été sanctionnée par l'Assemblée nationale de Francfort; car la Conférence de Leipzig n'était qu'une Commission consultative et l'Assemblée de Francfort n'était qu'une Assemblée constituante; ni l'une ni l'autre ne pouvaient faire des lois. La loi sur le change n'est devenue loi qu'au fur et à mesure qu'elle a été promulguée dans chacun des États particuliers de la Confédération, et, quand toutes ces promulgations ont eu lieu, il n'y a pas eu une loi sur le change unique imposée à tous les États, il y a eu autant de lois sur le change identiques qu'il y avait d'États, en sorte que chaque État était maître d'abroger la loi pour son compte et de rompre ainsi l'unité de législation. Il ne faut donc pas se laisser tromper par la qualification officielle d'*allgemeine deutsche* que la *Wechselordnung* a reçue, non seulement dans les bulletins de lois où elle était publiée comme loi d'Empire (*Reichsgesetz*), mais encore dans ceux où elle était publiée comme loi d'État (*Landesgesetz*)[1]. La *Wechselordnung* était sans doute une loi commune *en fait*, puisqu'elle s'appliquait également dans tous les États, et c'est là tout ce qu'indique cette qualification d'*allgemeine*[2]; mais elle ne rentrait point, par sa nature, dans le *gemeines Recht*, comme les lois de l'ancien Empire germanique ou les lois romaines. Ce qui

[1] Les seuls États où la loi n'ait pas été publiée, sous la qualification d'*allgemeine deutsche*, sont l'Empire d'Autriche, le royaume de Hanovre (l'épithète *deutsche* seule est supprimée), l'électorat de Hesse, les duchés de Holstein et de Lauenbourg.

[2] Autre chose est l'*allgemeines Recht*, autre chose est le *gemeines Recht*. Voy. Stabbe, *Deutsches Privatrecht*, § 7.

fait, en effet, le caractère essentiel du droit commun, *gemeines Recht*, c'est qu'il émane d'un législateur unique et suprême. Or il n'y avait pas en Allemagne un pouvoir législatif unique à l'époque où a été faite la loi sur le change, il n'y avait de pouvoir législatif que dans chaque État particulier. La loi sur le change n'a pu devenir un droit commun, que le jour où tous ces États se sont incorporés en un seul empire et ont été soumis à un seul législateur. Mais, avant de suivre les destinées de la loi sur le change jusque dans cette dernière période, nous avons à donner quelques détails sur deux autres œuvres législatives accomplies durant le régime de la Confédération germanique : les *Novelles* de Nuremberg sur le change, le Code de commerce allemand.

III.

Un grand progrès était accompli. Les cinquante-six lois diverses sur le change qui se partageaient l'Allemagne avaient fait place à une loi unique. Mais on ne tarda pas à s'apercevoir que cette unité était encore incomplète. Plusieurs dispositions de la loi nouvelle firent naître des controverses et, par suite, des divergences entre les divers tribunaux, divergences d'autant plus persistantes que ces tribunaux appartenaient à des États différents, et n'avaient au-dessus d'eux aucun tribunal suprême qui pût régler leur jurisprudence. Le mal serait allé s'aggravant, au grand dommage du commerce, si la Diète[1] n'y eût porté remède.

[1] La Diète germanique, un moment dissoute (voyez *supra*, p. XXII), s'était reconstituée dès 1850, après le court passage de l'Assemblée nationale de Francfort.

Dans la séance de la Diète du 18 décembre 1856, le représentant du Wurtemberg proposa que les controverses importantes qui s'étaient élevées, dans les divers États, au sujet de l'interprétation de la loi sur le change, fussent soumises à la Commission qui était en ce moment réunie à Nuremberg pour la préparation d'un Code de commerce; les solutions proposées par la Commission seraient ensuite soumises à la Diète et communiquées par elle aux Gouvernements des divers États. Cette proposition fut adoptée, et, par une résolution du 19 février 1857, la Diète détermina les questions qui seraient soumises aux Conférences de Nuremberg.

Bien que ces questions ne portassent guère que sur six points importants, les discussions furent longues, et plusieurs années s'écoulèrent avant que l'on pût arriver à une solution définitive. Les solutions proposées par la commission de Nuremberg sur les questions qui lui étaient soumises, rencontrèrent, auprès des Gouvernements des divers États, des objections nombreuses, et il fallut que la Diète, par une nouvelle décision du 20 décembre 1860, invitât la Commission à recommencer son travail et à modifier ses propositions. Les nouvelles propositions de la commission ne trouvèrent pas, auprès des Gouvernements, un accueil beaucoup plus favorable que les premières: les objections portèrent surtout sur la proposition n° 4, relative à l'article 7 [1]. Mais, comme il fallait en finir, et qu'on ne pouvait pas recourir une troisième fois à la commission de Nuremberg, qui venait de terminer ses travaux et de se dissoudre, la Diète prit, dans sa séance du 23 janvier 1862, les deux

[1] Voyez *infra*, dans la traduction de la loi sur le change, la note sur cet article, p. 394.

dernières résolutions que voici : « 1° inviter tous les Gouvernements dans les États desquels la loi allemande sur le change est en vigueur, à pourvoir à ce que les propositions de la Commission de Nuremberg, pour compléter la loi allemande sur le change, soient, le plus promptement possible et sans changement, sauf substitution de la proposition éventuelle n° 4 à la proposition principale, introduites comme lois dans leurs États respectifs ; 2° exprimer que les Gouvernements veuillent bien, dans leur communication au sujet de l'introduction de ladite loi, déclarer que, pour toutes les modifications ou additions nouvelles à la loi allemande sur le change dont le besoin viendrait ultérieurement à se faire sentir, leur intention est de procéder, non par des actes législatifs isolés, mais par le même mode qui vient d'être suivi. »

En exécution de cette décision de la Diète, les propositions de la Conférence de Nuremberg furent introduites, le plus souvent sans changement, dans tous les États de la Confédération. La plupart des lois introductives s'échelonnent entre les années 1861 et 1865 ; les lois des duchés de Nassau et de Schleswig-Holstein ne sont que de 1867 ; celles du duché de Lauenbourg et de la ville de Hambourg ne sont que de 1868. Les dispositions nouvelles n'ont pas été introduites en Autriche.

Les propositions de la Conférence de Nuremberg consistent en huit additions aux articles 2, 4, 7, 18, 29, 30 et 99 de la loi sur le change. Elles sont connues sous le nom de *Novelles de Nuremberg*. Les deux premières de ces novelles n'ont pas tardé à être abrogées, avec la disposition de l'article 2 qu'elles modifiaient, par la loi du 29 mai 1868, qui

a aboli la contrainte par corps. Les six autres Novelles ont été fondues dans le texte officiel de la loi sur le change qui a été publié, pour l'Alsace-Lorraine, le 29 juin 1872. On trouvera le texte de ces Novelles dans la traduction de la loi sur le change.

IV.

L'unification du droit sur les lettres de change et les billets à ordre était le prélude d'une réforme plus importante, l'unification du droit commercial entier. Cette grande réforme était depuis longtemps réclamée. Dès 1836, à la première conférence du Zollverein, le député du Wurtemberg avait émis le vœu qu'on préparât, pour tous les États allemands, une loi commerciale uniforme sur le modèle du Code de commerce français[1]. Douze ans plus tard, quand l'Assemblée nationale siégeait à Francfort, le ministre de la justice, M. R. de Mohl, institua une Commission chargée de rédiger un « Projet de code de commerce général pour l'Allemagne. » Cette Commission avait déjà publié les cinq premiers titres (221 articles) de son projet[2], lorsque ses travaux furent brusquement interrompus par la violente réaction politique qui renversa l'Assemblée nationale de Francfort et détruisit son œuvre. Quelques années après, à la dixième conférence du Zollverein, en 1854, le député du Wurtemberg renouvela la proposition qu'avait déjà faite son prédé-

[1] *Verhandlungen der ersten Generalconferenz in Zollvereins Angelegenheiten*, Beilage XI. Munich, 1836. Voy. Goldschmidt, p. 64, *op. cit.*, note 1.

[2] *Entwurf eines allgemeinen Handelsgesetzbuchs für Deutschland von der durch das Reichministerium der Justiz niedergesetzten Commission.* Erste Abtheilung. Francfort-sur-Mein, 1849.

cesseur en 1836, mais cette fois encore la proposition, quoique favorablement accueillie, demeura sans résultats.

Enfin deux ans après, la Diète elle-même, cédant au vœu des populations, sortit de sa longue indifférence. Dans la séance du 21 février 1856, le Gouvernement de la Bavière proposa à la Diète « d'instituer une Commission pour l'élaboration d'un Code de commerce général pour les États de la Confédération germanique, et de demander aux Gouvernements qui seraient disposés à envoyer des délégués à cette Commission, de faire connaître leur intention à cet égard dans un délai de six semaines[1]. » Cette proposition rallia tous les suffrages, sauf ceux des Gouvernements de Holstein, de Lauenbourg et de Limbourg, et fut votée dans la séance du 17 avril 1856. Mais ce premier vote resta sans exécution; le Gouvernement prussien demanda que la convocation de la Commission fût suspendue jusqu'au jour où il aurait terminé le projet de Code de commerce qu'il préparait depuis longtemps. La Diète déféra au vœu de la Prusse, et ce n'est que le 18 décembre 1856, après l'achèvement du projet de Code prussien, qu'elle prit les résolutions suivantes :

« 1° La Commission établie pour l'élaboration d'un Code de commerce général pour les États confédérés allemands, se réunira le 15 janvier 1857, à Nuremberg;

« 2° Cette Commission devra, en se servant des matériaux existants et des travaux préparatoires qui lui seront communiqués, discuter en commun et arrêter un projet de loi

[1] *Verhandlungen der zehnten Generalconferenz in Zollverein.* Berlin, 1854. — *Hauptprot.* v. 20 Febr. 1854, § 54. — Goldschmidt, p. 86, 87.

complet, et ensuite présenter ce projet à la Diète pour qu'il soit communiqué aux Gouvernements et introduit dans les États. »

« 3° Toutes les décisions de la Commission, relatives soit à la direction de ses travaux, soit à la rédaction de son projet de loi, seront prises à la simple majorité des voix. Chaque État, qu'il soit représenté dans la Commission par un ou par plusieurs commissaires, n'aura qu'une voix; plusieurs États, représentés par un seul et même commissaire, n'auront également qu'une seule voix.

« 4° La Commission pourra d'ailleurs régler librement l'ordre de ses travaux.

« 5° Les très hauts et hauts Gouvernements qui ont l'intention d'envoyer à ladite Commission des commissaires, sont invités à munir, dès à présent, ces commissaires d'instructions et de pouvoirs suffisants, pour qu'ils puissent voter sur toutes les questions qui pourront régulièrement se présenter, sans avoir à demander d'instructions nouvelles.

« 6° Le Gouvernement royal de Bavière est invité à bien vouloir prendre les mesures préparatoires nécessaires pour que la Commission puisse commencer ses travaux et ouvrir ses séances à Nuremberg, le 15 janvier prochain. »

Le 15 janvier 1857, la Commission tenait, en effet, sa première séance, sous la présidence du ministre d'État et de la justice de Bavière, M. de Ringelmann. La Commission comptait vingt-sept membres, dont dix-neuf juristes et huit commerçants; vingt et un États y étaient représentés[1], cinq

[1] Les États qui ne prirent pas part aux Conférences sont: les grands-duchés de Mecklembourg-Strelitz et d'Oldenbourg, le landgraviat de Hesse, Hambourg, les principautés de Liechtenstein, de Waldeck, de

par le même commissaire[1], ce qui réduisait à vingt et un le nombre total des suffrages[2]. La Commission choisit pour son rapporteur un des commissaires prussiens : ce fut d'abord M. Bischoff; puis, à sa mort (11 juillet 1857), M. Heimsœth, et, après la démission de celui-ci, M. Pape (aujourd'hui président de la Commission pour la préparation d'un projet de Code civil allemand). Le secrétaire fut un juge de Nuremberg, M. Lütz[3]. Presque toutes les séances furent présidées par le vice-président, M. de Raule, commissaire de l'Autriche et président du tribunal de commerce de Vienne. Les séances furent secrètes, et il ne fut donné aucune communication des travaux avant la clôture de la session.

Deux projets de code furent communiqués à la Commission : le projet du Gouvernement prussien et celui du Gouvernement autrichien. Le projet prussien, plus long et plus complet[4], obtint la préférence. La Commission le prit pour base de ses travaux, et décida qu'il serait discuté article par article; il fut entendu toutefois qu'on ne négligerait pas de tenir compte du projet autrichien.

Les travaux de la Conférence furent fort longs et se divisèrent en plusieurs périodes. La discussion en première lec-

Lippe, et quelques principautés de Thuringe, le Danemark pour Holstein-Lauenbourg, et la Hollande pour le Luxembourg et le Limbourg.

(1) Ces cinq États étaient les quatre duchés de Saxe et celui d'Anhalt-Dessau.

(2) Dans la suite ce nombre diminua : il se réduisait à douze lors de la discussion du droit maritime.

(3) Aujourd'hui ministre d'État de Bavière.

(4) Le projet prussien renfermait 1063 articles, le projet autrichien n'en renfermait que 549. Les deux projets se trouvent dans le Recueil des procès-verbaux de la Conférence, publiés par Lütz, Wurzbourg, 1858-1867, *Appendices*.

ture occupa quatre-vingt-dix-huit séances, du 21 janvier au 2 juillet 1857. Le 2 juillet, la Conférence se prorogea jusqu'au 15 septembre, pour laisser à une sous-commission de rédaction le temps de rédiger le projet. Ce premier projet qui ne comprenait pas encore le droit maritime, se divisait en trois livres et 357 articles. Il était calqué sur le projet prussien.

Le 15 septembre 1857, la Commission se remit à l'œuvre, et commença la discussion en seconde lecture, qui occupa 78 séances et se prolongea jusqu'au 3 mars 1858. Le second projet, qui sortit de cette longue délibération, renfermait 4 livres et 394 articles. Il différait notablement du premier, surtout en ce qui concerne les sociétés de commerce.

Le mois suivant, la Conférence transporta son siège à Hambourg, et commença l'étude du cinquième et dernier livre du projet, consacré au droit maritime. La discussion en première lecture n'a pas pris moins de 245 séances, du 28 avril 1858 jusqu'au 25 octobre 1859. La discussion en seconde lecture occupa 126 séances et se prolongea jusqu'au 22 août 1860. Le projet qui en résulta se divisait en 12 titres et comprenait 480 articles. La Commission avait décidé que cette seconde lecture serait la dernière, et que ce projet resterait le projet définitif.

Il n'en fut pas de même des quatre premiers livres, pour lesquels une troisième lecture avait été réservée. Dans sa dernière séance à Hambourg, la Conférence décida que cette troisième délibération s'ouvrirait à Nuremberg, le 29 octobre 1860, et que, « pour éviter les longueurs et les répétitions, elle porterait exclusivement sur les observations que

les Gouvernements pourraient présenter contre le projet admis en deuxième lecture. »

Malheureusement ces observations furent beaucoup plus nombreuses qu'on ne le prévoyait. Dans la liste qui en fut dressée par le rapporteur de la Conférence, M. Heimsœth, on n'en comptait pas moins de 506. S'il eût fallu discuter chacune de ces 506 observations en Conférence plénière, la rédaction du Code de commerce se fût trouvée ajournée indéfiniment.

On parvint à sortir d'embarras de la manière suivante. Le Gouvernement prussien qui, dès le début, avait exercé dans cette affaire une influence prépondérante, sut se concerter avec les Gouvernements autrichien et bavarois, et les trois grandes puissances de la Confédération, une fois d'accord, réussirent à étouffer les voix dissidentes des petits États et des États secondaires. Les 12, 18 et 23 octobre 1860, l'Autriche, la Prusse et la Bavière adressèrent chacune aux autres Gouvernements une note circulaire. Ces trois notes, conçues en termes presque identiques, portaient en principe ce qui suit[1] :

« Les observations que les divers Gouvernements viennent de présenter sur le projet du Code de commerce, montrent que l'on a trop souvent perdu de vue le but à atteindre. Ces observations sont, en effet, si nombreuses et si étendues, qu'au lieu de tendre au perfectionnement du projet actuel, elles constituent dans leur ensemble une sorte de projet nouveau, dont la discussion, si elle était entreprise, nécessiterait encore plusieurs lectures, plusieurs sessions,

[1] Le texte de cette note, dont nous donnons la traduction abrégée, se trouve dans Goldschmidt, *op. citat.*, p. 108 et suiv.

et ajournerait indéfiniment ou compromettrait à toujours l'achèvement de l'œuvre.

« Convaincus qu'il est dans l'intention de tous d'éviter un tel résultat, et désireux de donner satisfaction aux vœux de tous les Gouvernements et aux besoins du commerce, nous avons résolu, de concert avec les Gouvernements prussien et bavarois, de nous attacher autant que possible au projet présenté par la Conférence, et de suivre, dans la discussion, une voie qui garantisse l'achèvement de l'œuvre et le maintien de l'entente commune. Or il est nécessaire, pour cela, d'une part d'écarter tout débat qui porterait sur les bases mêmes du projet ou sur des questions déjà débattues et résolues par la Conférence, d'autre part, de remettre l'examen des questions d'importance, non à l'assemblée générale de la Conférence, mais à une sous-commission.

« A cet effet, nous avons divisé en trois classes les observations présentées.

« Dans la première classe sont les observations qui devront être écartées. Parmi ces observations, les unes sont en opposition avec les principes mêmes du projet, d'autres ne sont que la reprise de propositions déjà soigneusement discutées et écartées par la Conférence, d'autres sont de trop peu d'importance pour arrêter l'achèvement d'une œuvre aussi urgente, d'autres enfin ne sont pas assez nettement formulées pour pouvoir faire l'objet d'une discussion.

« Dans la deuxième classe sont les observations qui, ne portant que sur la rédaction du projet, ne devront être soumises qu'à une Commission de rédaction, composée de trois à cinq membres, nommés par la Conférence.

« Dans la troisième classe, contenant les observations qui

devront être discutées *in plenum*, nous avons inséré, toujours de concert avec l'Autriche et la Bavière, la proposition d'une addition relative aux sociétés en nom collectif[1], qui est absolument indispensable pour compléter le projet.

« Dans la conviction que ce procédé est le seul propre à écarter tout obstacle à l'achèvement d'une œuvre si longtemps et si impatiemment attendue, nous recommanderons à notre commissaire de ne pas s'en départir et de s'entendre avec les commissaires des Gouvernements qui ont accédé à nos vues pour mener à bonne fin la revision du projet. »

Cette note était suivie de la liste des observations : 251 étaient écartées, 62 renvoyées à la Sous-Commission de rédaction; 202 observations seulement restaient soumises à la Conférence.

La Conférence se rouvrit à Nuremberg, le 19 novembre 1860, sous la présidence du Ministre de la justice de Bavière, M. de Mulzer. Elle était moins nombreuse qu'au début : les 28 membres primitifs s'étaient réduits à 16, et les 17 voix à 14[2]. Dès la première séance, le président commença par déclarer qu'il avait constaté que huit des quatorze voix avaient déjà adhéré, par des communications diplomatiques, aux propositions de la note circulaire des trois puissances, qu'en conséquence, la majorité étant acquise à ses propositions, il allait s'y conformer et n'ouvrir les débats que sur les questions retenues par la note circu-

[1] Cette addition se référait à l'article 110 (art. 119-121 du Code actuel) concernant les sociétés en nom collectif.

[2] Les trois voix de moins étaient celles de Francfort et de Brunswick, qui ne prirent pas part à cette dernière session, et de Nassau, qui se fit représenter par le commissaire bavarois.

laire. En vain des protestations s'élèvent; en vain des propositions de transaction furent présentées. Ces propositions, qui auraient probablement obtenu la majorité, ne furent même pas mises aux voix, et les protestations des Gouvernements de Hanovre, Hesse-Électorale, Mecklembourg-Schwerin, Hambourg, Brême et Lübeck, restèrent sans résultat. Ainsi resserrée dans le cercle étroit qu'avaient tracé les trois États, la discussion n'occupa que trente-neuf séances, et le 27 février 1861, le président put déclarer que la Conférence avait terminé ses travaux. Elle avait tenu en tout cinq cent quatre-vingt-neuf séances.

L'Allemagne allait avoir enfin son Code de commerce. Les populations s'en réjouirent, sans trop se préoccuper du prix auquel elles l'avaient obtenu. Il faut reconnaître cependant que les procédés par lesquels la Prusse, l'Autriche et la Bavière avaient imposé leur volonté aux autres États et à la Conférence elle-même, n'étaient ni constitutionnels ni parlementaires. Aussi les juristes allemands n'essayent-ils de justifier ces procédés qu'en alléguant qu'ils étaient nécessaires, et que probablement, sans pression exercée sur elle, la Conférence de Nuremberg n'aurait pas encore, aujourd'hui, terminé ses travaux [1].

V.

Tout n'était pas fini cependant. L'œuvre des Conférences de Nuremberg (comme celle des Conférences de Leipzig)

[1] *Dasselbe würde wahrscheinlich heute noch nicht zu Ende sein*, dit le plus récent commentateur du Code de commerce. M. Behrend, *Lehrbuch der Handelsrechts*, page 50, note 33.

n'était qu'un simple projet, qui ne pouvait devenir la loi commune de l'Allemagne que par une série d'*introductions*, c'est-à-dire de consécrations législatives spéciales dans tous les États particuliers. Tous ces États étaient libres, chacun pour son compte, de rejeter ou de modifier le projet; ce droit leur avait été formellement reconnu dans les délibérations de la Diète, et l'on avait lieu de craindre que quelques-uns ne se montrassent récalcitrants. Ainsi bien des obstacles s'opposaient à l'unification des lois commerciales. Nous allons voir comment ces derniers obstacles furent vaincus.

Le projet des Conférences de Nuremberg fut d'abord présenté à la Diète fédérale, et examiné par la section du commerce, qui conclut en proposant à la Diète, dans la séance du 8 mai 1861, les résolutions suivantes :

« 1° Plaise à la haute Diète fédérale déclarer : que le projet proposé a été élaboré dans toutes ses parties conformément aux résolutions de la Diète du 18 décembre 1856, et est l'exécution satisfaisante de ces résolutions;

« [Le 2° et le 3° ne sont que des remerciements adressés à la Commission de Nuremberg et de Hambourg et aux États dans lesquels cette Commission a tenu ses sessions, le royaume de Bavière et la ville de Hambourg.]

« 4° Inviter tous les très hauts et hauts Gouvernements à

[1] *Handelspolitischer Ausschuss.* La diète se divisait en sections ou commissions permanentes, chargées d'étudier les affaires et de préparer les projets de résolutions discutés dans les séances plénières.

Le rapport sur le projet des Conférences de Nuremberg et sur les résolutions proposées par la Section du commerce, fut présenté par le baron de Pfordten, représentant de la Bavière.

Les résolutions ne furent proposées par la Section du commerce qu'à la majorité.

donner audit projet force de loi dans leurs États respectifs, le plus tôt possible et sans changement;

5° Exprimer le vœu que les très hauts et hauts Gouvernements, dans leur notification au sujet de l'introduction du présent code dans leurs États, déclarent que, pour toutes les modifications ou additions à ce Code qui paraîtraient désirables dans l'avenir, il voudront bien procéder, non par actes législatifs isolés, mais de la même manière qui vient d'être suivie. »

De ces cinq propositions, deux seulement réunirent l'unanimité : les propositions 2 et 3, qui étaient sans importance. Une minorité, composée des Gouvernements de Hanovre, de Mecklembourg, de Hambourg et de Brême, rejeta les propositions 1 à 5, et n'accepta la proposition 4 qu'en ajoutant aux mots *sans changement*, les mots *autant qu'il pourra se faire* (*thunlichst*). (Séance du 31 mai 1861.)

Au moment même où la Diète était réunie à Francfort, une autre assemblée, le Congrès général du commerce allemand (*allgemeiner deutscher Handelstag*), réuni à Heidelberg (du 13 au 18 mai 1861), demandait à la presque unanimité, que le projet de Code fût reçu le plus tôt possible et sans changement dans tous les États.

Cette manifestation ne fut pas sans influence sur l'opinion publique et sur les destinées du projet. Presque tous les États se décidèrent, avec plus ou moins d'empressement, à lui donner la sanction législative. La Prusse donna l'exemple, par la loi introductive du 24 juin 1861; la même année, parurent les lois introductives du duché de Nassau (9 novembre 1861) et du royaume de Saxe (30 octobre 1861); puis, en 1862, les lois de Bavière, Waldeck, Anhalt-Bern-

burg, Hesse (duché), Schwarzburg-Sondershausen, Reuss (br. a.), et de quatre duchés de Saxe, de Bade (6 août 1861), Francfort, Autriche (17 décembre 1862); en 1863, les lois de Brunswick, Reuss (branche cadette), Hesse-Hambourg, Anhalt-Dessau-Cöthen, Lubeck, Saxe-Altenbourg, et des deux Mecklembourg; en 1864, les lois d'Oldenbourg, Schwarzburg-Rudolstadt, Lippe, Brême, Hanovre; en 1865, les lois de Wurtemberg (13 août 1865), Hesse-Électorale et Hambourg; enfin une loi prussienne de 1867 introduisit le Code de commerce dans les deux duchés de Schleswig et de Holstein, lorsqu'ils eurent été incorporés à la Prusse. Le duché de Lauenbourg, acquis aussi par la Prusse en 1865, ne fut soumis au Code de commerce qu'en vertu d'une loi ultérieure de 1868. Ainsi, en 1867, au moment où allait se fonder la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Code de commerce était en vigueur dans tous les États confédérés, à l'exception seulement[1] du duché de Schaumburg-Lippe, et du territoire de Jade[2]. Or, comme le duché de Schaumbourg-Lippe n'a pas plus de 33,000 habitants, et le territoire de Jade pas plus de 1,000, on peut n'en pas tenir compte et dire que le *Handelsgesetzbuch* était devenu, en 1868, la loi commune de l'Allemagne tout entière.

Cependant cette unité de législation était plus apparente que réelle. D'abord certains États, dans leurs lois introductives avaient, sans tenir compte de l'invitation de la Diète,

[1] Nous ne parlons pas du grand-duché de Luxembourg et du Limbourg, qui, placés en dehors du territoire allemand, et à la veille, à cette époque, de se détacher de la Confédération germanique, n'ont jamais été soumis à l'*Handelsgesetzbuch*.

[2] Territoire dépendant du grand-duché d'Aldenbourg, et cédé plus tard au royaume de Prusse.

apporté au projet des modifications assez notables dont quelques-unes étaient du reste autorisées par le texte même du Code. Aux divergences de la législation, il faut ajouter celles de la jurisprudence, qui, n'étant pas dominée et réglée par une cour unique et suprême, variait, en bien des points, suivant les tendances et les usages divers des États particuliers. Enfin il faut remarquer que cette unité de législation était non seulement fort incomplète, mais fort précaire : en effet, le Code de commerce n'étant pas une loi commune imposée aux États, mais plutôt la loi particulière que chaque État s'était librement donnée, il en résultait que chaque État était maître de modifier cette loi ou de l'abroger; les États ne se firent pas faute d'user de ce droit, et, malgré le vœu qu'avait exprimé la Diète dans ses résolutions du 31 mai 1861 et du 23 janvier 1862[1], le Code de commerce et la loi générale sur le change ne tardèrent pas à recevoir, dans chaque État, des additions ou des modifications diverses[2]. En un mot, il ne pouvait y avoir d'uniformité législative réelle et durable, là où cette uniformité était subordonnée à l'accord persistant de plus de trente États souverains. Pour unifier sa législation, il fallait que l'Allemagne se donnât d'abord une législation unique, et pour cela une grande révolution politique était nécessaire.

[1] Voir *supra*, p. XXXIX.

[2] Nous citerons notamment le règlement général des assurances maritimes de Hambourg en 1867; la loi sur l'émission des effets au porteur, de Brunswick, 30 avril 1867; la loi sur l'amortissement des titres au porteur, d'Oldenbourg, 5 avril 1867; la loi sur l'amortissement des lettres de change, de Wurtemberg, 13 mars 1868; la loi sur les sociétés coopératives, de Bavière, 29 avril 1869. Voir, pour plus de détails, *op. citat.*, Goldschmidt, §§ 21-23.

VI.

Nous n'avons pas à rappeler ici les événements politiques et militaires qui entraînèrent, en 1866 et 1867, la dissolution de la Confédération germanique et la fondation de la Confédération de l'Allemagne du Nord. La nouvelle Confédération différait de l'ancienne, non seulement par l'étendue de son territoire, mais aussi par les principes de son organisation. Dans l'ancienne Confédération germanique, les États du Nord et les États du Midi, la Prusse et l'Autriche, se faisaient équilibre et se tenaient réciproquement en échec. Dans la Confédération nouvelle, les États du Nord, séparés de ceux du Sud, c'est-à-dire d'au-dessous du Mein, (Autriche, Bavière, Hesse, Bade et Wurtemberg), se groupèrent plus étroitement autour de la Prusse, dont la prépondérance allait être désormais sans rivale. Désormais la Confédération avait un centre et un chef unique; elle n'était plus une agglomération d'États, mais *un* État, ayant les organes nécessaires à tout État, et par conséquent un pouvoir législatif. Ce pouvoir législatif se partageait entre deux assemblées, le *Bundesrath*, qui, comme l'ancienne Diète (*Bundesversammlung*), était la réunion des représentants des souverains; le *Reichstag*, qui était la réunion des représentants des populations, élus par le suffrage universel. Les États conservaient, il est vrai, une large autonomie, mais les lois d'État (*Landesgesetze*) étaient subordonnées aux lois fédérales (*Bundesgesetze*). Or, parmi les matières placées expressément, par la Constitution de 1867, sous la surveillance de la Confédération et de la législation fédérale, figurait précisément « la législation commune sur le droit commercial et le droit

de change[1]. » Désormais l'unification du droit commercial était possible, nous allons voir comment elle fut réalisée.

Le 12 juin 1868, deux députés soumirent au *Reichstag* une proposition tendant à « demander au Chancelier de la Confédération de présenter le plus tôt possible un projet de loi, par lequel le Code général de commerce allemand, ainsi que la loi générale allemande sur le change avec les Novelles qui s'y réfèrent, seraient déclarés loi commune de la Confédération de l'Allemagne du Nord, et là où ils sont actuellement en vigueur, comme lois d'État, seraient désormais appliqués comme lois fédérales. »

Cette proposition, acceptée par le Reichstag, reçut son exécution par la loi du 5 juin 1869, aux termes de laquelle le Code de commerce, la loi sur le change et les Novelles « furent en vigueur dans tout le territoire de la Confédération de l'Allemagne du Nord, à dater du 1er janvier 1870[2]. » Cette loi eut pour effet, non seulement d'introduire le Code de commerce dans les rares États où il n'avait pas encore été introduit par des lois spéciales[3], mais surtout de donner à ce Code, dans les États mêmes où il était déjà introduit, une force et une autorité toutes nouvelles. A partir du 1er janvier 1870, le Code de commerce, la loi sur le change et les Novelles de Nuremberg furent, non plus des lois d'État (*Landesgesetze*, *Particularrecht*), mais des lois communes (*Bundesgesetze*, *Gemeinrecht*), c'est-à-dire imposées à tous les États par une autorité supérieure: elles ne purent plus désormais être abrogées ni modifiées par aucune loi d'État (*Landesgesetz*) postérieure. Quant aux dispositions des lois

[1] Constitution du 25 juin 1867, art. 4. — [2] Voir le texte de cette loi, p. 3 et suiv. — [3] Le duché de Schaumbourg-Lippe et le territoire de Jade (V. p. XL).

introductives, la loi de 1869 les a en partie abrogées. Elle a, en principe, divisé en deux catégories les dispositions de ces lois : les unes ont fait des additions au Code de commerce, les autres l'ont modifié. Les premières ont été maintenues en vigueur; les secondes, sauf quelques exceptions indiquées par la loi elle-même, sont abrogées[1].

Il ne suffisait pas d'unifier la législation, il fallait unifier aussi la jurisprudence. Ce fut l'œuvre de la loi du 12 juin 1869, due à l'initiative du représentant du royaume de Saxe au *Bundesrath*. Cette loi institua, sous le nom de *Bundes-Oberhandelsgericht* (tribunal suprême de la Confédération pour les affaires de commerce), une haute cour d'appel qui eut son siège à Leipzig, et fut substituée, pour les affaires commerciales, aux diverses cours suprêmes des États particuliers. Cette cour s'ouvrit le 5 août 1870, sous la présidence de l'ancien rapporteur de la Conférence de Nuremberg, M. le Dr Pape.

Mais, au moment où le nouveau tribunal de Leipzig entrait en fonctions, de grands événements s'accomplissaient en Allemagne. Par une série de traités avec la Confédération de l'Allemagne du Nord (15 à 25 novembre 1870), les États du Sud (grands-duchés de Bade et de Hesse, royaumes de Bavière et de Wurtemberg) accédèrent à la Confédération.

[1] La loi du 5 juin 1869, qui détermine ainsi le sort des lois introductives, a une grande importance. Aussi l'avons-nous traduite *in extenso*. (Voir p. 3 et suiv.)

Les principes généraux posés par cette loi nous dispensent de traduire les lois introductives. Du reste, il peut parfois être assez délicat de faire, pour les dispositions des lois introductives, un départ bien net entre celles qui ont été abrogées et celles qui n'ont pas cessé d'être en vigueur. Nous avons, toutefois, traduit, à la fin de ce volume, la loi introductive de l'Alsace-Lorraine. (Voir, page XLV, note 2.)

Dès lors la Confédération de l'Allemagne du Nord devint l'Empire d'Allemagne, le président de la Confédération, le roi de Prusse, prit le titre d'empereur, et la constitution du 25 juin 1867 fut remplacée par une constitution nouvelle, celle du 16 avril 1871[1].

La constitution de 1871 ne diffère nullement, par ses principes, de celle de 1867. En devenant empereur d'Allemagne, le roi de Prusse a acquis un nouveau titre honorifique, mais non de nouvelles prérogatives constitutionnelles. Il est le *président* de la Confédération, il n'en est pas le monarque; il n'a pas de part au pouvoir législatif, qui appartient toujours exclusivement au *Bundesrath* et au *Reichsrath*. L'Empire d'Allemagne n'est, suivant le langage des publicistes allemands, que la Confédération de l'Allemagne du Nord continuée et agrandie.

Il en résulte que le Code de commerce, la loi sur le change et les Novelles de Nuremberg, en cessant d'être lois de la Confédération pour devenir lois de l'Empire, n'ont nullement changé de caractère; elles ont seulement étendu leur application à de nouveaux territoires : elles sont devenues lois d'empire dans les États de Wurtemberg, de Bade et de Hesse, le 1er janvier 1871 (traités du 15 et du 25 novembre 1870); dans l'État de Bavière, le 13 mai 1871 (traité du 23 novembre 1870); enfin dans le territoire de l'Alsace-Lorraine, le 1er octobre 1872 (loi du 19 juin 1872)[2]. Vers

[1] Voir cette constitution traduite par M. Paul Jozon, dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1872, p. 234 et suiv.

[2] Nous donnons, à la fin de ce volume, la traduction de cette loi. Elle offre un grand intérêt par le nombre même des lois françaises qu'elle maintient en vigueur. En outre, comme elle est postérieure à la loi du 5 juin 1872, il n'y a pas à lui appliquer la distinction entre

la même époque, la compétence du tribunal suprême de commerce a reçu la même extension [1].

Le Code de Commerce allemand et la loi sur le change sont appliqués en dehors de l'Empire d'Allemagne, car ils sont demeurés en vigueur en Autriche. Mais, soit par suite de modifications apportées dans ce pays au Code de commerce lors de son introduction en Autriche ou postérieurement, soit par suite de lois allemandes nouvelles qui ne régissent pas l'Autriche, le Code autrichien diffère, sous d'assez nombreux rapports, du Code allemand. Il faut ajouter que le livre V de ce dernier Code, relatif tout entier au commerce de mer, n'a jamais été introduit en Autriche [2].

VII.

Après avoir présenté l'historique des deux grandes lois commerciales de l'Empire allemand, nous devons parler de leur contenu. Quelles matières ont-elles réglementées? Quelles matières commerciales ont-elles, au contraire, laissées de côté? Par quelles lois celles-ci sont-elles régies? Quelles sont les modifications apportées au Code de commerce allemand depuis qu'il est devenu loi d'Empire? Quels sont les caractères distinctifs de ce code et de la loi sur le

les dispositions qui font des additions et celles qui font des modifications au Code de commerce allemand.

[1] Ce tribunal a été remplacé, en vertu de la loi de 1877, entrée en vigueur le 1er octobre 1879, par le tribunal de l'Empire (*Reichsgericht*) dont la compétence embrasse les affaires civiles comme les affaires commerciales. (Voir note 4 de la p. LV.)

[2] A raison de ces divergences, le Code de commerce autrichien, ainsi que la loi autrichienne sur le change, seront traduits dans un volume séparé de la *Collection des principaux codes étrangers*.

change? Quelle a été leur influence dans les pays non allemands?

Le Code général de commerce allemand comprend 911 articles. Il est divisé en cinq livres.

Le premier (art. 1 à 85) définit les commerçants, détermine leurs obligations spéciales (tenue de livres), s'occupe de leurs auxiliaires (commis, fondés de pouvoir, etc...) ainsi que des intermédiaires employés dans les opérations (courtiers).

Le second livre (art. 85 à 249) est consacré aux sociétés en nom collectif (*offene Gesellschaften*), aux sociétés en commandite par intérêts et par actions, puis aux sociétés anonymes (*Aktiengesellschaften*).

Le livre troisième (art. 250 à 270) traite des sociétés qui correspondent aux sociétés en participation du droit français (sociétés tacites et associations pour faire, en compte commun, des opérations de commerce isolées).

Le livre quatrième (art. 271 à 431) fait l'énumération des actes de commerce, pose les règles de fond et de forme qui leur sont spéciales, traite des principaux contrats commerciaux (vente, commission, contrat de transport en général et contrat de transport par chemins de fer).

Le livre cinquième (art. 432 à 911) est, comme le second livre du Code de commerce français, tout entier relatif au commerce de mer. Il y est traité de l'armateur et de l'armement collectif, du capitaine, des gens de mer, de l'affrètement, des droits des créanciers sur les navires, des avaries, du prêt à la grosse, des assurances maritimes.

La loi générale allemande sur le change, comprenant 100 articles, est consacrée aux lettres de change et aux

billets à ordre. Elle se divise en trois parties ou sections. La première (art. 1er à 3) est relative aux conditions de capacité requises pour s'obliger par lettre de change et par billet à ordre. La seconde partie (art. 4 à 95) traite de la lettre de change. Enfin la troisième est relative au billet à ordre (art. 96 à 100).

Cet aperçu suffit pour montrer que les deux grandes lois commerciales allemandes ont laissé de côté des matières importantes qui sont comprises, soit dans le Code de commerce français, soit dans des codes étrangers de date récente. Ainsi il n'est question dans le Code allemand, ni de l'organisation des tribunaux de commerce, ni des faillites, ni des assurances autres que les assurances maritimes. Les raisons qui ont fait exclure ces trois matières, et particulièrement les deux premières, méritent d'être signalées.

Comment le Code de commerce se serait-il occupé de l'organisation des tribunaux de commerce? Il n'y avait pas d'organisation judiciaire commune à toute l'Allemagne. Dans plusieurs États il n'y avait pas de juridiction commerciale, et, dans ceux où il y en avait une, les tribunaux de commerce n'étaient pas organisés de la même manière partout[1].

La matière de la faillite a avec la procédure et l'organisation des tribunaux des liens intimes. On ne pouvait la réglementer par une seule loi dans un pays où les lois de procédure et d'organisation judiciaire étaient différentes pour les diverses parties du territoire. Du reste, dans la plupart des États allemands, la faillite, n'étant pas une institution

[1] La Prusse avait intercalé dans son projet un livre contenant quelques règles sur la procédure commerciale. Dans la séance du 5 février 1862, cette partie du projet fut repoussée par 12 voix contre 2.

spéciale aux commerçants, rentre plutôt dans le droit civil et dans la procédure civile que dans le droit commercial[1].

Les Codes de commerce récents traitent des assurances en général et particulièrement des assurances contre l'incendie et sur la vie[2]. Le Code allemand, imitant en ce point l'exemple du législateur français, ne s'est occupé que des assurances maritimes. Cependant le projet prussien contenait deux titres (art. 327 à 384) relatifs aux assurances en général, aux assurances contre l'incendie et contre les risques des transports. A la majorité de 13 voix contre 2, la Commission de Nuremberg résolut de ne pas examiner ces dispositions. On avait fait valoir, en faveur de leur insertion dans le Code de commerce, que ce Code (art. 271, 3°) mentionnait parmi les actes de commerce les assurances, et que, par suite, il serait singulier qu'il ne les réglementât pas. Mais on objecta qu'en général les clauses des polices suffisaient à trancher toutes les difficultés, et qu'une réglementation de contrats aussi nouveaux que les assurances, dont on ne connaissait certes pas encore toutes les applications possibles, était de nature à arrêter leur libre développement et leurs progrès.

Il fut aussi question, à plusieurs reprises, dans les Conférences de Nuremberg, d'insérer dans le Code de commerce

[1] Le projet prussien contenait aussi un livre consacré à la faillite. La Commission de Nuremberg refusa de l'examiner. (Voy. Goldschmidt *Handbuch des Handelsrechts*, p. 115 et 116.)

[2] Nous faisons particulièrement allusion ici au Code belge revisé (voir ci-après, p. LXI de cette introduction, ce qui est dit de ce Code) et au Code hongrois de 1875 (art. 453 à 514). (Voy. aussi page LXI.) Il faut même remarquer que ce dernier Code, ayant laissé de côté le droit maritime, ne s'est occupé que des assurances non maritimes.

des dispositions sur la navigation intérieure. Le représentant bavarois avait même rédigé sur ce point un projet dans lequel il avait pris comme base le Code de commerce hollandais de 1838 (art. 748 à 763). Cette proposition fut repoussée.

VIII.

Ainsi, même après l'introduction du Code de commerce dans les divers États particuliers, l'organisation des tribunaux de commerce, les faillites, les assurances terrestres et sur la vie, la navigation intérieure demeurèrent régies par des lois divergentes.

Pour l'organisation des tribunaux de commerce et pour les faillites, cet état de choses a cessé; l'unité est aujourd'hui complètement faite.

La loi du 27 janvier 1877 sur l'organisation judiciaire de l'Empire d'Allemagne [1] contient des dispositions spéciales sur la juridiction commerciale (art. 100 à 118). Il n'y a pas, à proprement parler, de tribunaux de commerce. Mais le Gouvernement de chaque pays peut décider que, dans les tribunaux correspondant à nos tribunaux civils d'arrondissement et appelés *Landgerichte* (tribunaux régionaux), il y aura une ou plusieurs chambres chargées de connaître des affaires commerciales (*Kammern für Handelssachen*). Ces chambres sont composées d'un magistrat et de deux commerçants. Ces derniers sont nommés par le Gouvernement pour trois ans sur la proposition de la corporation appelée, dans chaque pays, à représenter officiellement les intérêts du commerce.

[1] La traduction de cette loi, faite par M. Dubarle, est comprise dans la *Collection des principaux codes étrangers.*

Une autre loi du 10 février 1877 (*Concursordnung*), concerne la faillite[1]. Elle est en grande partie imitée de la loi prussienne du 8 mai 1855. Comme cette loi, elle admet la faillite même pour les non commerçants; mais elle ne fait aucune différence entre la faillite des commerçants et celle des non-commerçants.

Sur les assurances terrestres et sur la vie il n'y a point encore de loi unique. Mais, depuis plusieurs années, des tentatives sont faites pour arriver à l'unité. La constitution de l'Empire d'Allemagne (art. 4) dispose que « la surveillance exercée par l'Empire et la législation de l'Empire s'appliquent aux objets suivants : aux prescriptions relatives à l'exercice d'une industrie, ce qui comprend les assurances. » Malgré cette disposition, en 1869, le Ministère prussien présenta à la Chambre des députés du *Landtag* de Berlin deux projets de loi : l'un sur les compagnies d'assurances, l'autre sur les assurances contre l'incendie. Le Ministre de l'intérieur, pour expliquer que ces projets fussent soumis aux Chambres prussiennes, alors qu'ils avaient un objet rentrant dans la législation fédérale, dit que la Prusse avait un urgent besoin de lois sur la matière, et que le Conseil fédéral avait manifesté l'intention de ne pas s'en occuper immédiatement. Les projets furent renvoyés au Comité du commerce et de l'industrie du *Landtag*. Mais le Conseil fédéral ayant déclaré que cette matière n'était pas de la compétence des législations particulières, les projets furent soumis au Conseil fédéral. Il n'a pas encore statué sur eux. Mais, du moins, la présentation de ces projets a provoqué

[1] Cette loi, traduite par MM. Bufnoir et Gérardin, est comprise dans la *Collection des principaux codes étrangers*.

une grande agitation dans les cercles intéressés. Le Chancelier de l'Empire s'est enfin décidé à adresser, à la date du 4 août 1879, une circulaire aux divers Gouvernements allemands pour leur poser quelques questions importantes relativement à la législation des assurances. Il faut toutefois remarquer que le Gouvernement impérial paraît s'occuper moins de réglementer le contrat d'assurance lui-même que les compagnies d'assurances, au point de vue de leur constitution et de leur fonctionnement[1].

IX.

Le Code de commerce allemand a subi, depuis la constitution de la Confédération de l'Allemagne du Nord ou de l'Empire d'Allemagne, quelques modifications assez importantes. En outre, des lois nombreuses ont été faites sur des matières qu'on peut ranger dans le droit commercial ou industriel; ces lois complètent en quelque sorte le Code de commerce.

Il faut citer parmi les lois qui ont modifié le Code de commerce :

1° La loi du 25 octobre 1867 sur la nationalité des navires de commerce et sur leur droit de porter le pavillon fédéral. Cette loi a innové en décidant que dorénavant il n'y aurait, pour tous les navires allemands, qu'une seule nationalité et un pavillon unique[2].

[1] Voir des détails sur le mouvement législatif concernant les assurances dans la brochure suivante : Elster, *die Lebensversicherung in Deutschland*, p. 78 et 79. Cette brochure contient en appendice la circulaire du Chancelier de l'Empire (p. 121 et suiv.).

[2] Voir ci-après, p. 169, note 1.

2° La loi du 14 novembre 1867 sur les intérêts conventionnels. Cette loi laisse aux parties la liberté de fixer le taux des intérêts [1].

3° La loi du 11 juin 1870 sur les sociétés en commandite par actions et sur les sociétés anonymes. Le Code de commerce allemand exigeait, en principe, l'autorisation préalable pour les deux grandes espèces de sociétés par actions. Il laissait seulement aux législations de chaque État particulier le droit de supprimer la nécessité de cette autorisation pour l'une des deux sortes de sociétés ou même pour toutes les deux. En même temps il posait des règles spéciales sur la constitution et le fonctionnement des sociétés par actions. La loi du 11 juin 1870, suivant le mouvement libéral qui s'était déjà précédemment manifesté en Angleterre et en France, a supprimé l'autorisation préalable et modifié en plusieurs points les règles du Code de commerce [2].

Ces trois lois, faites à l'origine pour la Confédération de l'Allemagne du Nord, ont été étendues à l'Empire allemand par la constitution du 16 avril 1871 (art. 79 [3]).

4° La loi sur les gens de mer du 27 décembre 1872, qui

[1] Voir la traduction de cette loi, ci-après, p. 116, note 4. Sans supprimer le principe de la liberté du taux de l'intérêt, une loi du 24 mai 1880 sur l'usure (voy. traduction de cette loi, par M. Paul Jozon, dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1881) ajoute au Code pénal allemand de 1870 plusieurs articles ayant pour but de punir ceux qui abusent des besoins, de l'inexpérience ou de la faiblesse d'un emprunteur, pour lui imposer des conditions exorbitantes.

[2] La plupart des dispositions de cette loi ont été insérées dans le Code de commerce allemand. Celles qui n'y ont pas trouvé place sont traduites ci-après dans l'*appendice* de ce volume (p. 437 et suiv.).

[3] Voyez *Annuaire de législation étrangère* de 1872, p. 263.

a abrogé tout un titre du livre cinquième du Code de commerce [1].

Parmi les lois qui ont statué sur des matières connexes au Code de commerce, nous mentionnerons :

1° La loi du 29 mai 1868 supprimant la contrainte par corps;

2° La loi du 4 juillet 1868 sur les associations coopératives;

3° La loi sur l'industrie, du 21 juin 1869, qui a été modifiée à plusieurs reprises, notamment par les lois des 7 et 8 avril 1876, du 17 juillet 1878, du 21 juillet 1879 [2];

La constitution de 1871 a étendu ces trois lois à l'Empire d'Allemagne entier.

4° Enfin une série de lois sur les différents droits désignés en France sous les noms de propriété littéraire, artistique et industrielle;

a. Loi du 11 juin 1870 relative au droit d'auteur sur les écrits, dessins, compositions musicales et œuvres dramatiques [3];

b. Loi du 30 novembre 1874 sur la protection des marques [4];

c. Loi du 9 janvier 1876 concernant le droit d'auteur sur les œuvres des arts figuratifs [5];

[1] Cette loi a été traduite *in extenso* dans ce volume. Voir ci-après, p. 211 et suiv.

[2] Voyez *Annuaire de législation étrangère* de 1877, page 159; de 1879, p. 102; de 1880, p. 97 (traductions et analyses de MM. Dietz et Paul Lombard).

[3] *Annuaire de législation étrangère* de 1872, p. 205 et suiv. (traduction de M. Gide).

[4] *Annuaire de législation étrangère* de 1875, p. 140 et suiv. (traduction de M. Ch. Lyon-Caen).

[5] *Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 88 et suiv. (traduction de M. André Morillot).

d. Loi du 10 janvier 1876 concernant la protection accordée aux photographies contre la contrefaçon [1];

e. Loi du 11 janvier 1876 concernant le droit d'auteur sur les dessins et modèles industriels [2];

f. Loi du 25 mai 1877 sur les brevets d'invention [3].

X.

Le Code de commerce allemand est beaucoup plus développé que le Code français. Bien qu'il ne traite ni des faillites ni de la juridiction commerciale, il comprend près de 300 articles de plus que ce dernier (911 articles). Ce développement du Code allemand s'explique par plusieurs causes.

Le législateur allemand n'a pas voulu laisser au juge un aussi large pouvoir d'appréciation que le législateur français. En Allemagne il n'y avait pas, ainsi que nous l'avons dit, lors de la confection du Code, une organisation judiciaire commune; il n'y avait spécialement pas de juridiction chargée, comme notre Cour de cassation, de maintenir l'unité dans l'interprétation de la loi [4]. Le silence gardé sur des

[1] *Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 107 et suiv. (traduction de M. André Morillot).

[2] *Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 114 et suiv. (traduction de M. André Morillot).

[3] *Annuaire de législation étrangère* de 1878, p. 106 et suiv. (traduction de M. Ch. Lyon-Caen). Voir étude sur cette loi par le même dans le *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1878, p. 106 et suiv. Sur la législation allemande concernant les droits des auteurs, artistes et inventeurs, M. Morillot a publié un ouvrage qui a pour titre : *De la protection accordée aux œuvres d'art en Allemagne.*

[4] Dès 1869, le législateur allemand avait cherché à obtenir une cer-

questions importantes aurait amené, sur beaucoup de questions, de grandes diversités dans la jurisprudence.

Ce n'est pas tout. Dans un pays comme la France, où il existe un Code civil unique pour tout le territoire, le juge doit s'y reporter nécessairement, lorsque le Code de commerce est muet et qu'il n'y a pas d'usages contraires aux dispositions du Code civil [1]. En Allemagne, en l'absence d'un Code civil unique, les tribunaux auraient dû se référer, selon l'État particulier auquel ils auraient appartenu, à une loi civile différente. Pour éviter cet inconvénient, le législateur allemand a été dans la nécessité de se prononcer sur bien des questions pour la solution desquelles le législateur français a renvoyé expressément ou implicitement au Code civil [2]. Ainsi le Code allemand a posé des règles fort nombreuses sur la société en nom collectif (art. 85 à 149), sur la vente (art. 337 à 359) et sur la commission (art. 360-373); le législateur français n'a consacré que quelques articles à ces ma-

taine unité dans la jurisprudence commerciale en créant le tribunal supérieur de commerce de Leipzig (*Reichs-Oberhandelsgericht,* voyez p. XLVI). Voir, sur l'organisation et les attributions de cette juridiction, une étude de M. de Richemont insérée dans le *Bulletin de la Société de législation comparée,* 1873, p. 306 et suiv. Ce tribunal n'existe plus. Il se trouve absorbé dans la nouvelle organisation judiciaire, depuis 1879, par le *Reichsgericht,* dont la compétence s'étend du reste aux matières civiles et pénales. (Voir loi sur l'organisation judiciaire, art. 125 à 141.)

[1] Le principe du recours subsidiaire au Code civil est admis par l'immense majorité des auteurs français. Il est toutefois contesté par MM. Delamarre et Lepoitvin, *Traité de droit commercial,* t. I, nos 15 à 24; t. IV, nos 5 à 14.

[2] L'article premier du Code de commerce (voir ci-après, p. 9) admet sans doute le recours subsidiaire au droit civil dans le silence du Code. Mais le législateur allemand a tenu, pour les motifs indiqués, à ce que la nécessité de recourir au droit civil ne fût pas aussi fréquente qu'elle l'est en France.

tières, laissant à l'interprète et au juge le soin de compléter le Code de commerce soit par les dispositions du Code civil sur les sociétés, sur la vente et sur le mandat, soit par les usages.

De toutes les matières qui forment l'objet du Code de commerce allemand, les matières maritimes ont surtout été réglementées jusque dans les plus petits détails. Plus de la moitié du Code de commerce y est consacrée (art. 432 à 911).

XI.

On ne saurait dire que le Code allemand a posé des principes profondément différents de ceux du Code de commerce français. Il y a sans doute des différences nombreuses, mais, en général, elles ne sont relatives qu'à des points secondaires. C'est dans les matières maritimes que leur importance est plus grande. Ainsi le Code allemand admet, à la différence du nôtre, l'assurance du fret, du profit espéré, de la prime de grosse (art. 783), il ne reconnaît d'autre prêt à la grosse que celui qui est fait au capitaine en cours de voyage (art. 680), il pose des principes particuliers en ce qui concerne la part contributive du navire et du fret aux avaries communes (art. 719 et 723), il ne reconnaît pas d'une façon absolue à tous les créanciers chirographaires un droit de suite sur les navires (art. 757 et suiv.), etc.

On trouve dans le Code allemand des dispositions toutes spéciales sur la raison de commerce (*Firma*) (art. 15 à 28), sur le registre de commerce (*Handelsregister*) (art. 12 à 15), et sur les procuristes et fondés de pouvoirs (*Procuristen*, *Handlungsbevollmächtigte*) (art. 41 à 56).

Le Code allemand a admis, pour les commerçants, un système spécial d'immatriculation. Tout commerçant doit avoir un nom sous lequel il exerce le commerce; c'est là ce qu'on appelle la *Firma* ou *raison de commerce*. Ce nom doit être enregistré au greffe du tribunal du domicile de chaque commerçant. Cet enregistrement est fait sur un registre de commerce (*Handelsregister*). Ce registre doit, du reste, recevoir toutes les indications prescrites par le Code dans un but de publicité et concernant les commerçants et les sociétés de commerce. Ce registre est à la disposition du public, et les mentions qui y sont portées doivent être publiées dans un journal désigné par l'autorité judiciaire. Le défaut d'enregistrement de la raison commerciale n'empêche pas celui qui a commis cette omission d'être traité comme commerçant, s'il fait des actes de commerce sa profession. Le Code de commerce se bornait à prononcer contre le contrevenant une amende (art. 26). Des lois postérieures ont ajouté une autre sanction : elles privent les commerçants, dont la raison de commerce n'est pas régulièrement enregistrée, de quelques-uns des droits dont jouissent, en général, les commerçants. Ainsi la loi du 30 novembre 1874, sur les marques de fabrique et de commerce, n'admet les personnes exerçant le commerce en Allemagne à remplir les formalités nécessaires pour se réserver la propriété d'une marque qu'autant qu'elles ont fait régulièrement enregistrer leur raison de commerce. De même, la loi d'organisation judiciaire du 27 janvier 1877 (art. 113) n'admet comme éligibles aux chambres commerciales qui peuvent être créées dans les tribunaux que les commerçants dont la raison de commerce a été enregistrée.

Le Code allemand s'est aussi occupé avec quelque détail des différentes espèces de préposés auxquels un commerçant peut recourir. Outre les commis, il reconnaît les fondés de pouvoirs et des préposés qu'il désigne sous le nom de *Procuristen*. Ceux-ci sont chargés de représenter un commerçant dans toutes ses affaires; le Code (art. 41 et suiv.) détermine lui-même leurs pouvoirs; les restrictions qui peuvent, en fait, y être apportées, ne sont pas opposables aux tiers. La nomination d'un mandataire de ce genre et sa révocation doivent être portées à la connaissance du public par des insertions faites dans le registre de commerce.

Ce que nous avons dit du Code de commerce n'est pas également vrai de la loi sur le change. Cette loi n'est pas très développée, et ses dispositions diffèrent profondément de celles du Code français. La lettre de change ne suppose pas une remise de place en place; il n'est pas nécessaire d'y faire mention de la valeur fournie; mais la lettre de change doit contenir l'expression allemande *Wechsel* ou toute autre expression étrangère correspondante destinée à indiquer sa nature (art. 4); l'endossement n'est pas, comme dans le Code de commerce français, soumis à des formes particulières, en l'absence desquelles il est présumé ne valoir que comme procuration, etc. Le législateur allemand n'a pas, du reste, sur tous ces points, posé des règles absolument nouvelles; elles étaient déjà admises dans d'autres pays. C'est ainsi notamment qu'en Angleterre et aux États-Unis d'Amérique, la remise de place en place n'est pas exigée depuis fort longtemps. Mais, dans ces pays, c'est là une règle que consacre seulement l'usage commercial. La loi allemande est la première loi écrite qui, en vertu d'un système préconçu, ait laissé de côté cette

condition[1]. De là vient que souvent on loue le législateur allemand comme s'il avait inventé des théories nouvelles, alors qu'il a eu simplement le mérite, d'ailleurs fort grand, d'adopter des théories admises ailleurs, de leur donner une formule législative, et de faciliter ainsi, en les faisant mieux connaître, leur adoption dans les autres États.

XII.

L'influence de la législation commerciale allemande, surtout de la loi sur le change, s'est fait assez profondément sentir dans quelques pays étrangers. Des faits notables de date récente prouvent cette influence.

L'Italie a, depuis 1865, un Code de commerce reproduisant avec quelques légères modifications le Code albertin, qui, en vigueur dans les États sardes, était lui-même imité du Code français[2]. Ce Code n'est plus au niveau des besoins du commerce; il contient, sur bien des points, des dispositions quelque peu surannées[3]. Dès 1869, le Parlement italien a émis le vœu d'une revision du Code de commerce de 1865, en recommandant au Gouvernement de s'inspirer de la législation commerciale allemande. En exécution de cette résolution, un projet de nouveau Code de

[1] La loi allemande sur le change paraît être en quelque sorte la réalisation des idées développées, en 1839, par Einert dans le célèbre ouvrage intitulé : *Das Wechselrecht nach dem Bedürfniss des Wechselgeschäfts im neunzehnten Jahrhundert.*

[2] Voir Ch. Lyon-Caen, *Tableau des lois commerciales des principaux Etats de l'Europe et de l'Amérique*, 2e édition, 1881, p. 12 et suiv.

[3] Ainsi il exige encore l'autorisation préalable pour les sociétés anonymes et en commandite par actions.

commerce italien a été préparé; et ce projet fait aux lois allemandes de notables emprunts[1]. Du reste, celles-ci se trouvent, au moins en partie, être encore en vigueur dans une portion du royaume d'Italie. En 1872, le Code italien de 1865 a été rendu applicable aux provinces de Venise et de Mantoue réunies à l'Italie à la suite de la guerre de 1866; mais on y a laissé en vigueur la loi allemande sur le change, qui avait été introduite à l'époque de la domination de l'Autriche.

La Belgique a, de 1855 à 1879, accompli un grand travail de revision du Code de commerce de 1807. La loi du 20 mai 1872 sur la lettre de change et le billet à ordre[2], qui fait partie intégrante du Code belge revisé, a, en presque tous les points sur lesquels le Code français et la loi allemande sur le change sont en divergence, donné la préférence aux solutions de celle-ci. L'influence du livre V du Code de commerce allemand est aussi visible dans la loi du 21 août 1879 qui contient le nouveau livre II du Code de commerce belge revisé, sur le commerce de mer[3].

La législation commerciale hongroise a été récemment renouvelée par un Code de commerce de 1875 mis en vigueur le 1er janvier 1876[4], et par une loi sur le change de 1876, entrée en vigueur le 1er janvier 1877[5]. Cette der-

(1) Voir Ch. Lyon-Caen, *op. citat.*, p. 14.

(2) Voir le texte de cette loi annotée par M. Louis Renault dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1874, p. 358 et suiv.

(3) Voir le texte de cette loi annotée par M. Ch. Lyon-Caen, dans l'*Annuaire de législation étrangère de 1880*, p. 503 à 563.

(4) Voir une notice de M. Ch. Lyon-Caen sur ce Code, dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1876, p. 539 et suiv.

(5) Voir une notice de M. Ch. Lyon-Caen sur cette loi, dans l'*Annuaire de*

nière loi ne fait guère que reproduire les dispositions de la loi allemande[1]. Le Code de commerce hongrois est aussi calqué, dans la plupart de ses parties, sur le Code allemand; parfois il y a une reproduction textuelle[2].

Enfin une loi sur les lettres de change et les billets à ordre, qui a été récemment adoptée et mise en vigueur dans les trois États scandinaves[3], est imitée de la loi allemande sur le change.

XII.

Le Code de commerce allemand n'est pas de date ancienne, et cependant il a déjà été question de le soumettre à une revision générale. Cette revision projetée se rattache intimement à la confection d'un Code civil unique pour l'Empire d'Allemagne. D'après une modification apportée par une loi du 20 décembre 1873 à la Constitution allemande (art. 4, n° 13), le droit civil entier rentre dans la com-

législation étrangère de 1877, p. 383 et suiv.

[1] Voir, sur les différences entre la loi hongroise et la loi allemande la notice précitée, *Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 386 et suiv.

[2] Remarquons qu'à la différence du Code allemand, le Code hongrois de 1876 ne s'occupe pas du droit maritime, mais qu'il traite des assurances terrestres et sur la vie (articles 453 à 514), des magasins généraux (art. 434 à 452), des traités entre auteurs et éditeurs (art. 515 à 533). — Le Code de commerce hongrois de 1875 et la loi hongroise sur le change de 1876 seront traduits dans la *Collection des principaux Codes étrangers.*

[3] Cette loi a été traduite en français sous le titre de: *Loi du Danemark, de la Suède et de la Norwège, sur les lettres de change,* et une traduction faite par M. Pierre Dareste en est insérée dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1881. Elle a été aussi traduite en allemand sous le titre suivant: *Dänisch-schwedisch-norwegisches Wechselgesetz von 1880, übersetzt* von Ch. Beissel, Leipzig, 1881.

pétence du pouvoir législatif de l'Empire. Aussi, dès 1875, sur la proposition du Conseil fédéral, une Commission a été constituée pour s'occuper de la préparation d'un projet de Code civil. Selon le plan dressé par elle et approuvé par le Conseil fédéral, quand ce projet aura été rédigé, il y aura lieu de s'occuper de la revision du Code de commerce et de le compléter en y insérant des dispositions relatives, notamment aux assurances terrestres et sur la vie, à la navigation intérieure, aux traités entre auteurs et éditeurs, etc. Il est vraisemblable que de longues années s'écouleront encore avant que le Code de commerce allemand subisse cette revision; elle doit suivre seulement la rédaction d'un projet de Code civil, et la Commission constituée depuis 1875 paraît avancer bien lentement dans l'exécution de ce grand travail[1].

PAUL GIDE et CH. LYON-CAEN.

[1] Voir, sur le plan général des travaux de la Commission du Code civil allemand, *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht*, XX, p. 134 à 171, et spécialement sur la revision projetée du Code de commerce, p. 136, 151 et 169. Consulter aussi, sur le plan de la Commission et sur l'état des travaux en 1880, deux notices de M. Bufnoir, publiées dans les *Bulletins de la Société de législation comparée*, 1875, p. 205, et 1880, p. 424.

LOI DU 5 JUIN 1869

CONCERNANT LA MISE EN VIGUEUR, COMME LOIS FÉDÉRALES,

DE LA LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE SUR LE CHANGE,

DES NOVELLES DE NUREMBERG

ET DU CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE ALLEMAND [1].

ARTICLE PREMIER. La Loi générale allemande sur le change (*Wechselordnung*), avec les Novelles de Nuremberg, qui la complètent et l'éclaircissent, et le Code général de commerce allemand, sont déclarés lois fédérales et mis en vigueur comme tels dans tout le territoire de la Confédération [2], sans préjudice des dispositions de la loi fédérale du 25 octobre 1867 sur la nationalité des navires marchands et sur leur droit de porter le pavillon fédéral, et de la loi fé-

[1] *Gesetz betreffend die Einführung der allgemeinen deutschen Wechselordnung, der Nürnberger Wechsel-Novellen und des deutschen Handelsgesetzbuchs als Bundesgesetze* (*Reichsgesetzblatt*, n° 32). Cette loi, faite seulement pour la Confédération de l'Allemagne du Nord, est devenue loi de l'Empire en vertu de la constitution du 16 avril 1871. (Voir *Annuaire de législation étrangère*, 1872, page 263, traduction de la constitution de l'Empire d'Allemagne par M. Paul Jozon.) — Une loi du 19 juin 1872 a introduit en Alsace-Lorraine la loi générale allemande sur le change, les Novelles de Nuremberg et le Code de commerce allemand. (Voir *Annuaire de législation étrangère*, 1873, p. 510 et suiv., traduction de M. Gonse, et ci-après, à l'appendice, pages 433 et suiv.)

[2] Cet article contient la disposition principale de la loi. Elle a eu pour but, en donnant au Code de commerce, à la Loi sur le change, aux Novelles de Nuremberg, le caractère de lois fédérales, d'empêcher les Parlements des États particuliers de compromettre l'unité de la législation commerciale allemande par des lois spéciales. Cette loi a, en même temps, rendu applicables le Code de commerce, la Loi sur le change et les Novelles de Nuremberg dans la principauté de Schaum-

dérale du 29 mai 1868 sur la suppression de la contrainte par corps [1].

Art. 2. Les dispositions édictées dans les divers États de la Confédération ou dans quelques-unes de leurs provinces lors de la mise en vigueur ou après la mise en vigueur de la loi sur le change, des Novelles de Nuremberg et du Code de commerce, resteront applicables comme lois particulières, en tant qu'elles se bornent à compléter et ne modifient pas les dispositions de la loi sur le change, des Novelles de Nuremberg ou du Code de commerce [2].

Art. 3. Resteront notamment en vigueur les dispositions suivantes des lois particulières à certains pays se référant à la loi sur le change et au Code de commerce [3].

A. Quant à la loi sur le change :

Les dispositions des articles 5 et 7 de l'ordonnance publiée pour

bourg-Lippe, dans laquelle ils n'avaient pas encore été mis en vigueur. (Voir du reste ci-dessus, dans l'Introduction, l'histoire du Code de commerce allemand et de la Loi sur le change.)

(1) Ces lois ont apporté quelques modifications assez importantes au Code de commerce. On en a fait mention ici, afin qu'il fût bien entendu que le Code de commerce n'était déclaré loi fédérale qu'avec les modifications résultant des lois visées.

(2) Dans chaque État, les lois introductives ont fait des additions aux grandes lois commerciales (loi sur le change et Code de commerce). Si l'on avait abrogé ces dispositions additionnelles, beaucoup de questions seraient restées dorénavant indécises. C'est pourquoi le législateur a voulu maintenir les dispositions *additionnelles* à l'exclusion des dispositions *modificatives* des lois particulières. Il y a là une distinction parfois difficile à faire; elle est entièrement remise à l'appréciation du juge. Les articles 3 et 4 ont seulement cherché à diminuer quelque peu cette difficulté.

Par cela même que les dispositions additionnelles restent en vigueur comme lois particulières, elles peuvent être abrogées ou modifiées par des lois de la même nature.

Un député, M. Waldeck, avait proposé de rejeter toute distinction et de maintenir en vigueur dans chaque État toutes les lois particulières, en stipulant seulement qu'elles ne pourraient plus être modifiées que par des lois fédérales. Cet amendement a été repoussé.

(3) Cet article énumère un certain nombre de dispositions de lois particulières, dans l'intention de bien établir qu'elles doivent être considérées comme additionnelles et non comme modificatives.

la mise en vigueur, dans la ville libre et hanséatique de Hambourg, le 5 mars 1849, de la Loi générale allemande sur le change et les dispositions correspondantes des articles 8 à 10 de l'ordonnance royale prussienne du 13 mai 1867 relative à la mise en vigueur de la même loi dans les duchés de Holstein et de Schleswig [1].

B. Quant au Code de commerce :

I. Les dispositions d'après lesquelles, sous le nom de *lois particulières* dans le sens du Code de commerce, il faut entendre non seulement les lois proprement dites, mais tout le droit particulier d'un État et les dispositions selon lesquelles, en vertu de réserves faites dans le Code de commerce, des dispositions légales peuvent être édictées autrement que sous forme de loi d'après le droit particulier d'un État [2];

II. Les dispositions qui admettent ou ordonnent des insertions dans le registre de commerce autres que celles déterminées par le Code de commerce [3];

[1] Il s'agit de dispositions spéciales pour les opérations de change de Hambourg et d'Altona. Elles se lient aux usages de la banque hambourgeoise et elles n'auraient pu être abrogées sans jeter un trouble profond dans les affaires.

[2] Parfois le Code de commerce renvoie aux *lois* particulières des États. Il ne faut pas entendre exclusivement par là les lois proprement dites, mais toutes les règles ayant force de loi en vertu de la constitution de chaque État et même les règles de droit coutumier. Plusieurs lois introductives indiquent ce sens large des mots *lois particulières* dans le Code de commerce. Il y a là une sorte d'explication et non une modification du Code de commerce.

[3] Beaucoup de lois particulières prescrivent des insertions dans les registres de commerce qui ne sont pas exigées par le Code de commerce. (Voir spécialement les articles 12 à 14, page 12.) Ainsi il en est qui exigent qu'on insère dans ces registres la mention des faits par suite desquels un des époux n'est pas tenu des dettes commerciales de son conjoint. (Prusse, art. 20; Hanovre, art. 4; Schleswig-Holstein, art. 4; Brême, art. 4; Lauenbourg, art, 8; les deux Mecklembourg, art. 9; Oldenbourg, art. 4; Meiningen, art. 6; Cobourg, art. 5; Lippe, art. 2; Lübeck, art. 2 et 3; Brême, art. 4.) D'autres lois particulières prescrivent d'inscrire dans les registres de commerce les noms des mandataires commerciaux ou des administrateurs des sociétés par actions. (Hambourg, art. 28; Francfort, art. 12; Brême, art. 11, etc.)

III. Les dispositions qui déclarent que les procuristes (*Prokuristen*) n'ont le droit de donner un consentement devant les employés et les fonctionnaires chargés de la tenue des registres fonciers ou hypothécaires qu'en vertu d'un mandat formel;

IV. Les dispositions selon lesquelles le Code de commerce ne touche pas aux prescriptions des lois de chaque État sur les conditions de l'acquisition de la propriété immobilière;

V. Les dipositions qui limitent l'application de l'article 295 du Code de commerce en maintenant en vigueur les règles divergentes de droit civil sur l'inscription de certaines dettes dans les registres hypothécaires [1];

VI. Les dispositions qui déclarent inapplicables aux titres au porteur les articles 306 et 307 du Code de commerce, pendant le temps où ces titres sont placés hors de la circulation (*ausser Kurs gesetzt*) [2];

[1] Les rédacteurs du Code de commerce n'ont pas entendu toucher aux lois concernant les immeubles, mais la généralité des termes de certaines dispositions pourrait leur faire donner cette portée. Pour éviter cette erreur, plusieurs lois particulières excluent formellement l'application du Code de commerce aux immeubles. (Prusse, art. 26; Hanovre, art. 15; Schleswig-Holstein, art. 23 et 30; Lauenbourg, art. 23 et 30; deux Mecklembourg, art. 26; Saxe-Weimar, art. 22; Brême, art. 13 à 15; Hambourg, art. 9.)

[2] Les articles 306 et 307 du Code de commerce allemand consacrent la règle *en matière de meubles possession vaut titre* pour les marchandises et les autres objets mobiliers vendus et livrés par un commerçant dans l'exercice de son commerce ainsi que pour les titres au porteur, même quand celui qui les vend ou les constitue en gage n'est pas commerçant.

Les lois particulières d'un grand nombre d'États allemands admettent, sous le nom d'*Ausserkurssetzung*, une institution toute spéciale. Celui à qui un titre au porteur appartient peut empêcher qu'il ne circule dorénavant comme titre au porteur. Dans certains pays de l'Allemagne, une simple mention faite sur le titre par son propriétaire suffit pour cela (Prusse, loi des 16 juin 1835, 4 mai 1843, 16 août 1867); dans d'autres, la mention, pour avoir cet effet, doit être faite par l'autorité publique (Brunswick, loi du 19 décembre 1834; Cobourg, loi du 1er décembre 1858; Saxe, loi du 8 juin 1846, art. 3; loi du 30 octobre 1861, art. 17; loi du 30 décembre 1861, art. 44). Cette institution est inconnue dans les royaumes de Bavière et de Wurtemberg et dans le grand-duché de Bade. — Une énonciation contraire peut faire recouvrer aux titres leur nature primitive. (Voir, à

VII. Les dispositions d'après lesquelles, sous le nom de *Konkurs*, dans le sens du Code de commerce, il faut entendre aussi la faillite du droit rhénan et la procédure de Brême contre les débiteurs [1];

VIII. Les dispositions selon lesquelles les articles 313 à 316 du Code de commerce ne préjudicient pas aux règles du droit civil, admettant le droit de rétention avec une plus grande étendue [2].

Art. 4. Restent en vigueur comme lois particulières, même en tant qu'elles modifient le Code de commerce [3] :

Pour le grand duché de Mecklembourg-Schwerin :

Les articles 51 à 55 de l'ordonnance du 28 décembre 1863 portant publication du Code de commerce [4];

Pour la ville libre et hanséatique de Brême :

L'ordonnance du 12 février 1866 concernant le déchargement des bâtiments de mer [5];

Pour la ville libre et hanséatique de Hambourg :

L'article 50 de l'ordonnance du 22 décembre 1865 mettant en vigueur le Code général de commerce allemand [6].

Art. 5. Les droits de gage et de préférence établis au profit des

ce sujet, *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht*, t. VII, p. 84 et suiv.)

(1) Ce sens large du mot *Konkurs* dans le Code de commerce ne peut être douteux. Des lois particulières en ont donné une interprétation formelle. (Prusse, art. 17 et Brême art. 18.) Leurs dispositions sur ce point sont évidemment maintenues en vigueur.

(2) Ainsi la loi introductive de Hambourg décide que les articles 315 et 316 du Code de commerce ne mettent pas obstacle à ce que le droit de rétention soit exercé d'une façon plus étendue, conformément aux règles du droit civil. Le droit civil hambourgeois admet le droit de rétention, même pour les créances non commerciales.

(3) Les dispositions modificatives maintenues par cet article touchent toutes au droit maritime.

(4) Il s'agit de dispositions spéciales dérogeant aux articles 457, 458, 468 et 473 du Code de commerce allemand, relatifs à la copropriété des navires. (Voir plus loin les notes placées sous ces articles.)

(5) Voir, sur ces dispositions, les notes sous les articles 615 et 624 à 687 du Code de commerce allemand.

(6) Voir, sur ces dispositions, les notes sous les articles 609 et 610 du Code de commerce allemand.

créanciers personnels des associés en conformité des articles 16 et 52 de l'ordonnance du Sénat de la ville libre et hanséatique de Brême, en date du 6 juin 1864, mettant en vigueur le Code général de commerce allemand, subsisteront, si ces droits existent à l'époque de l'entrée en vigueur de la présente loi [1].

Art. 6. La présente loi entrera en vigueur le 1er janvier 1870 [1].

[1] Les dispositions que cet article vise dérogent, pour la ville de Brême, aux articles 119 et 120 du Code de commerce allemand concernant les droits des créanciers personnels des associés.

[2] Cette loi, quoiqu'elle soit de juin 1869, n'a été mise en vigueur que le 1er janvier 1870. On a voulu spécialement laisser au gouvernement de la principauté de Schaumbourg-Lippe le temps de prendre les mesures préalables nécessaires pour que le Code de commerce allemand fût introduit dans ce pays.

Après avoir adopté cette loi, le Reichstag a voté une résolution ayant pour but de prier le Chancelier de l'Empire de soumettre à une revision le Code de commerce et la loi sur le change, et de présenter un projet en conséquence au Reichstag. Jusqu'ici (1878), aucune suite n'a été donnée à ce vœu. La revision des lois commerciales ne sera probablement entreprise qu'après la confection du Code civil allemand. Voir, sur l'état des travaux préparatoires du Code civil allemand : *Die Codification des deutschen bürgerlichen und Handelsrechts* (*neueste handelsrechtliche Quellen*, herausgegeben von Goldschmidt, 1878), et, dans ce volume, voir l'*Introduction*, page LXII.

CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE

ALLEMAND.

CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE

ALLEMAND[1].

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article premier. En matière commerciale, les usages du commerce[2] et, à leur défaut, les règles générales du droit civil sont applicables, dans le silence du présent code.

Art. 2. Aucune dérogation n'est apportée par ce code aux dispositions de la loi générale sur le change.

Art. 3. Toutes les dispositions de ce code où il est question de tribunaux de commerce doivent s'entendre des tribunaux ordinaires, partout où il n'existe pas de tribunal de commerce spécial[3].

(1) *Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch.*

(2) Les usages du commerce ne doivent pas être confondus avec la pratique commerciale. Celle-ci n'entre en ligne de compte que comme moyen d'interpréter la volonté des parties. (Voir *infra*, art. 279.)

(3) Par la loi d'organisation judiciaire, promulguée le 27 février 1877 et qui est entrée en vigueur le 1er octobre 1879, les tribunaux de commerce ont été supprimés. Il peut seulement être institué, auprès des tribunaux ordinaires, des chambres spéciales composées d'un magistrat comme président et de deux commerçants comme assesseurs pour juger les affaires commerciales. Les règles de leur compétence sont tracées par l'article 101 de la loi. (Voir le titre 7, art. 100-118 de la loi du 27 janvier 1877.)

LIVRE PREMIER.

DU COMMERCE EN GÉNÉRAL.

TITRE PREMIER.

DES COMMERÇANTS.

Art. 4. Est réputé commerçant au sens de ce code quiconque exerce, par profession, des actes de commerce [1].

Art. 5. Les dispositions qui visent les commerçants s'appliquent de même aux sociétés commerciales, et notamment aux sociétés en commandite par actions et aux sociétés anonymes (*Aktiengesellschaften*) [2].

Elles s'appliquent aussi aux banques publiques, en tant que celles-ci font des actes de commerce, et sans préjudice des règlements particuliers qui les régissent [3].

Art. 6. Une femme qui exerce, par profession, des actes de

[1] Le Code hongrois (art. 3) ajoute : «en son nom personnel.» Il exclut ainsi la femme du commerçant (cf. *infra*, art. 7, al. 3), le procuriste, le fondé de pouvoir, etc. — Pour pouvoir décliner la compétence du tribunal civil, au cas où il existe une chambre pour les affaires commerciales, le commerçant est tenu de justifier de son inscription dans le registre de commerce. (Art. 104. Add. art. 101 al. 1, Loi d'organisation judiciaire du 27 janvier 1877.) Voir la définition des actes de commerce, *infra*, art. 271-276.

[2] Les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes sont considérées comme commerciales, même quand leur objet ne l'est pas. Une loi du 11 juin 1870 a modifié dans ce sens la rédaction primitive de l'article 5, al. 1, et des articles 174 et 208.

[3] La *Banque de l'Empire* rentre dans la disposition de ce texte; mais la loi l'a dispensée formellement de l'inscription dans le registre de commerce. (Loi du 14 mars 1875 sur les banques, art. 66. Cf. art. 12 et suiv. — *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 263 et suiv. Traduction de M. Jacques Flach.).

commerce (marchande publique), a, dans l'exercice de son commerce, tous les droits et toutes les obligations du commerçant.

Elle ne peut pas se prévaloir, relativement à ses actes de commerce, des avantages spéciaux que les lois des divers États accordent aux femmes.

Il n'y a pas à distinguer à cet égard suivant qu'elle exerce le commerce seule ou comme associée, par elle-même ou par un procuriste [1].

Art. 7. Une femme mariée ne peut être marchande publique sans le consentement de son mari.

Il y a consentement tacite quand la femme exerce le commerce au vu et au su de son mari et sans opposition de sa part.

La femme d'un commerçant qui ne fait qu'assister celui-ci dans son commerce n'est pas réputée marchande publique.

Art. 8. Une femme mariée, marchande publique, peut s'obliger valablement par ses actes de commerce, sans qu'elle ait besoin, dans chaque cas isolé, d'une autorisation spéciale de son mari.

Elle est tenue de ses dettes commerciales sur l'ensemble de ses biens, sans égard aux droits d'administration de jouissance ou tous autres que le mariage donne au mari sur ses biens. S'il existe une communauté entre les époux, les biens qui la composent sont de même engagés aux dettes de la femme; quant à la responsabilité du mari sur ses biens propres, c'est d'après la législation de chaque État qu'elle doit être appréciée.

Art. 9. La femme marchande publique peut, pour tout ce qui concerne son commerce, ester librement en justice, qu'elle soit mariée ou non [2].

[1] Voir *infra* les articles 41 et suivants sur les procuristes.

[2] L'article 215 du Code civil français exige, même en ce cas, l'autorisation maritale.

Art. 10. Les dispositions de ce code sur les raisons de commerce, les livres de commerce et les procuristes, ne s'appliquent ni aux revendeurs, fripiers, colporteurs et autres petits commerçants, ni aux aubergistes et aux voituriers ordinaires par terre et par eau, ni aux personnes enfin dont l'industrie se réduit à un simple travail manuel.

Il est réservé aux législations de chaque État de déterminer ces catégories avec plus de netteté, au cas où cela paraîtra nécessaire.

Les associations formées pour l'exercice d'une des professions mentionnées par l'alinéa premier du présent article n'ont pas le caractère de sociétés commerciales.

Il est réservé aux législations de chaque État soit d'étendre l'exception ci-dessus à d'autres catégories de commerçants, soit de la faire cesser, en tout ou en partie, dans l'étendue du territoire qu'elles régissent.

Art. 11. Les législations de chaque État qui, dans une intention de police administrative ou dans un intérêt fiscal, subordonnent à des conditions déterminées l'exercice du commerce en général ou de certains commerces, n'excluent pas l'application du présent code et ne sont pas modifiées par lui.

TITRE DEUXIÈME.

DU REGISTRE DE COMMERCE.

Art. 12. Dans chaque tribunal de commerce, il sera tenu un registre (*Handelsregister*) où devront être portées les diverses inscriptions prescrites par le présent code.

Le registre de commerce est public. Communication peut en être prise par toute personne aux heures de service habituelles. Toute personne aussi peut se faire délivrer une copie, à ses frais, et la faire certifier conforme.

Art. 13. Les inscriptions faites dans le registre doivent, par les soins du tribunal de commerce et sauf les cas spéciaux où il en est disposé autrement par ce code, être portées aussitôt à la connaissance du public, au moyen d'une ou plusieurs insertions *in extenso* dans les journaux.

Art. 14. Chaque tribunal de commerce doit, au mois de décembre de chaque année, désigner pour son ressort les journaux où seront faites, dans le courant de l'année suivante, les insertions prescrites par l'article 13. Cette décision sera publiée dans un ou plusieurs journaux.

L'une des feuilles désignées vient-elle à cesser sa publication dans le courant de l'année, le tribunal doit en désigner une autre à sa place et faire connaître publiquement sa décision.

Les législations de chaque État détermineront dans quelle mesure le tribunal est lié, dans son choix, par les instructions de l'autorité supérieure.

TITRE TROISIÈME.

DES RAISONS DE COMMERCE.

Art. 15. La raison de commerce (*Firma*) est le nom sous lequel un commerçant exerce sa profession et signe dans ses affaires.

Art. 16. Un commerçant qui n'a pas d'associé ou qui n'a qu'un associé tacite ne peut prendre d'autre raison de commerce que son nom de famille, avec ou sans prénom.

Toute addition qui ferait croire à l'existence d'une société lui est défendue. Par contre, il peut ajouter à la raison de commerce ce qui est utile pour une désignation plus précise de sa personne ou de ses affaires.

Art. 17. La raison de commerce d'une société en nom collec-

tif doit, à défaut du nom de tous les associés, contenir au moins le nom de l'un d'entre eux, avec une mention faisant connaître l'existence d'une société.

La raison de commerce d'une société en commandite doit contenir le nom d'un au moins des associés personnellement responsables, et une mention qui révèle l'existence d'une société.

La raison sociale ne peut renfermer d'autres noms que ceux des associés personnellement responsables. Aucune société, soit en nom collectif, soit en commandite, ne peut se qualifier de société par actions [1], même quand le capital fourni par les commanditaires est partagé en actions.

Art. 18. La raison de commerce d'une société anonyme doit être empruntée, en règle, à l'objet de son entreprise.

Elle ne peut contenir ni le nom des associés ni celui d'autres personnes.

Art. 19. Tout commerçant est tenu de notifier sa raison commerciale au tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve son établissement, pour qu'elle soit transcrite sur le registre de commerce. Il doit l'écrire lui-même et la signer devant le tribunal, ou la lui remettre dans une forme authentique.

Art. 20. Toute raison de commerce nouvelle doit se distinguer nettement de toutes celles existant déjà dans la même localité ou dans la même commune, et transcrites sur le registre de commerce.

Si un commerçant porte les mêmes nom et prénoms qu'un autre, inscrit déjà, et veut s'en servir à son tour, comme raison de commerce, il doit y ajouter une énonciation qui les distingue nettement de la raison de commerce précédemment inscrite.

[1] Le titre de sociétés *par actions* (*Aktiengesellschaften*) est réservé aux sociétés anonymes.

Art. 21. Quand une succursale est établie dans une autre localité ou une autre commune, la raison de commerce doit être notifiée au tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve cette succursale.

S'il existe dans cette localité ou cette commune une raison de commerce identique, une addition doit être faite de manière à éviter toute confusion.

L'inscription au tribunal du lieu de la succursale ne peut être opérée avant qu'il soit justifié qu'elle a été faite près le tribunal auquel ressortit l'établissement principal.

Art. 22. Celui qui acquiert un fond de commerce, par contrat ou par succession, peut continuer le commerce sous la même raison de commerce, en indiquant ou non qu'il a pris la suite des affaires, pourvu que, soit le précédent propriétaire ou ses ayants cause, soit, le cas échéant, ses propres cohéritiers, y donnent leur consentement exprès.

Art. 23. Est défendue la vente d'une raison de commerce comme telle, et indépendamment de l'établissement commercial auquel elle était jusqu'alors attachée.

Art. 24. Quand une personne entre comme associé dans une maison de commerce existante, ou qu'il se produit une mutation dans une société commerciale soit par la venue d'un associé nouveau, soit par la retraite d'un ancien, la raison de commerce peut cependant être conservée.

Toutefois le consentement exprès de l'associé qui se retire est nécessaire, si son nom figure dans la raison sociale.

Art. 25. Quand la raison de commerce se modifie ou s'éteint, quand aussi ses détenteurs changent, avis doit en être donné au tribunal de commerce, conformément à l'article 19.

Si la modification ou l'extinction n'ont pas été portées sur le

registre de commerce et publiées, celui chez lequel elles se sont produites ne peut les opposer aux tiers que s'il prouve qu'ils en avaient connaissance.

Si l'inscription et la publication ont eu lieu, on pourra opposer aux tiers les changements survenus dans la raison de commerce, à moins que les circonstances ne démontrent qu'ils ne les ont pas connus ni dû les connaître.

Art. 26. Le tribunal de commerce doit tenir la main à ce que les prescriptions des articles 19, 21 et 25 soient observées, et, dans cette intention, infliger d'office des amendes aux contrevenants.

De même, il doit prendre des mesures contre les personnes faisant usage d'une raison de commerce qui, suivant les dispositions de ce titre, ne leur appartient pas.

Art. 27. Toute personne qui se trouve lésée dans ses droits par l'usage illégal d'une raison de commerce peut réclamer en justice l'interdiction de cet usage pour l'avenir et la réparation du préjudice causé [1].

La question de savoir si le préjudice existe et la fixation de l'indemnité sont laissées à la libre appréciation du tribunal de commerce.

Ce tribunal pourra ordonner la publication de son jugement aux frais de la partie condamnée.

TITRE QUATRIÈME.

DES LIVRES DE COMMERCE.

Art. 28. Tout commerçant est obligé de tenir des livres qui

[1] L'usage de la raison commerciale d'autrui pour désigner des marchandises ne rentre pas dans les termes de l'article 27 (*Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts*, IV, 254); mais il tombe sous le coup des articles 13 et suiv. de la loi du 30 octobre 1874 sur les marques. (Voir cette loi dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 140 et suiv. Traduction de M. Ch. Lyon-Caen.)

fassent connaître exactement ses opérations commerciales et la consistance de sa fortune [1].

Il est tenu de conserver les lettres commerciales qu'il reçoit, de garder copie de celles qu'il envoie et de les insérer par ordre de date dans un livre de copie de lettres.

Art. 29. Tout commerçant doit, à son entrée dans les affaires, dresser un inventaire exact et estimatif de ses immeubles, de ses créances et de ses dettes, de son argent comptant et des autres objets et valeurs qui composent sa fortune. Un bilan de la situation active et passive doit l'accompagner. L'inventaire et le bilan sont à renouveler ensuite tous les ans [2].

Si le commerçant a un dépôt de marchandises que la nature de ses affaires ne permette pas d'inventorier facilement tous les ans, il suffit que l'inventaire en soit dressé tous les deux ans.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux sociétés commerciales, en ce qui concerne l'avoir social.

Art. 30. L'inventaire et le bilan doivent être signés par le commerçant. S'il y a plusieurs associés personnellement responsables la signature de tous est nécessaire.

L'inventaire et le bilan peuvent être portés dans un livre spécialement tenu à cet effet, ou être dressés à part. Dans ce dernier cas, les inventaires et bilans successifs doivent être classés et réunis par ordre de date, pour être conservés.

Art. 31. Les divers biens et créances seront estimés d'après leur valeur au moment de la confection de l'inventaire et du bilan.

Les créances douteuses seront portées pour leur valeur pro-

[1] Cf. art. 281 al. 3 et 4, art. 283 al. 2 et 3 du Code pénal allemand. (*Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 80-183. Traduction de M. Ribot.)

[2] Cf. art. 283, al. 3, du Code pénal allemand.

bable; les créances irrécouvrables ne seront inscrites que pour mémoire.

Art. 32. Pour la tenue des livres de commerce, comme pour toutes les autres écritures exigées, le commerçant est obligé de se servir des termes et des caractères d'une langue vivante.

Les livres doivent être reliés, et chaque feuillet numéroté.

Aucun blanc ne doit être laissé aux places habituellement destinées à recevoir l'écriture. Le texte primitif ne doit être ni barré ni altéré d'autre manière, au point d'être rendu illisible. Rien ne peut être gratté, et tous changements, au sujet desquels on pourrait douter s'ils ont été faits au moment de l'inscription primitive ou plus tard, sont de même défendus.

Art. 33. Les commerçants sont obligés de conserver leurs livres pendant dix ans, à dater de la dernière inscription qui s'y trouve portée [1].

La même règle s'applique aux lettres commerciales qu'ils reçoivent et aux inventaires et bilans.

Art. 34. Les livres de commerce régulièrement tenus fournissent, dans les contestations entre commerçants pour faits de commerce, un commencement de preuve par écrit qui peut être complété par le serment ou par d'autres moyens de preuve [2].

Toutefois il est laissé à l'appréciation du juge de décider, en tenant compte de toutes les circonstances, si le contenu des livres

[1] Cf. *infra*, en matière de société les articles 145 et 246.

[2] Les articles 34 à 36, 37 al. 2 et 39, se trouveront abrogés par la mise en vigueur du nouveau Code de procédure civile. (Loi d'introduction du 20 janvier 1877, art. 13 al. 2.) Ce code prendra force de loi en même temps que la loi d'organisation judiciaire, c'est-à-dire au plus tard le 1er octobre 1879. Les textes abrogés seront remplacés alors par les dispositions générales des articles 259 et 380-409 du Code de procédure.

de commerce doit avoir une force probante plus ou moins grande, si ce mode de preuve doit être complétement écarté, au cas où les livres des deux parties ne concordent pas, ou si la prépondérance doit être accordée aux livres de l'une des parties.

Les législations de chaque État détermineront si et dans quelle mesure les livres de commerce feront foi contre les non-commerçants.

Art. 35. Les livres de commerce dans la tenue desquels des irrégularités se sont produites, ne peuvent être admis en preuve que pour autant qu'il paraîtra convenable, eu égard à la nature des irrégularités commises et aux circonstances de l'affaire [1].

Art. 36. Les inscriptions sur les livres de commerce peuvent être faites par des commis, sans qu'elles perdent rien de leur force probante [2].

Art. 37. Le juge peut, au cours d'un procès et sur la demande de l'une des parties, ordonner la production des livres de la partie adverse. Si cette production n'est pas faite, la preuve du contenu des livres sera considérée comme acquise à l'encontre de la partie qui aura refusé la production [3].

Art. 38. Quand les livres de commerce sont produits dans un procès, leur contenu, en ce qui touche le point litigieux, doit être examiné en présence des parties. Le cas échéant, un extrait en sera pris. Le surplus des livres doit être placé sous les yeux du juge en tant qu'il est nécessaire pour apprécier leur régularité.

Art. 39. Si les livres à produire se trouvent en un lieu situé hors du ressort du juge saisi de l'affaire, celui-ci doit inviter le

(1) Voir la note sous l'article 34.
(2) Voir la même note.
(3) Voir la note sous l'article 34.

tribunal du lieu à se faire représenter les livres, conformément à l'article précédent, et à lui en envoyer un extrait certifié conforme avec un procès-verbal de la production [1].

Art. 40. La communication intégrale des livres de commerce peut être ordonnée par justice, en matière de succession, de communauté de biens, de liquidation de sociétés et enfin en matière de faillite, en ce qui touche les livres du failli.

TITRE CINQUIÈME.

DES PROCURISTES [2] ET DES FONDÉS DE POUVOIR.

Art. 41. Est considéré comme procuriste celui que le chef d'un établissement commercial (*Prinzipal*) charge de gérer les affaires en son nom et pour son compte et de signer par procuration (*per procura*), en employant la raison de commerce.

Le procuriste peut être constitué, soit par la remise d'une procuration désignée expressément sous le nom de *prokura* [3], soit par la désignation expresse du procuriste comme tel (*Prokurist*), soit enfin par l'autorisation de signer par procuration (*per procura*), en employant la raison de commerce.

La procuration peut être accordée en commun à plusieurs personnes (*Kollektivprokura*).

Art. 42. La procuration (*Prokura*) donne pouvoir pour tous les actes judiciaires et extrajudiciaires et pour toutes les opérations que comporte l'exercice d'un commerce. Elle tient lieu de

(1) Voir la note sous l'article 34.

(2) Le texte se sert du mot *Prokurist*; pour désigner le fondé de pouvoir par excellence, celui dont la loi elle-même détermine les attributions. Cette expression n'ayant pas d'équivalent dans leur langue, nous avons dû, à notre grand regret, créer un mot nouveau.

(3) La *prokura* peut être donnée verbalement. (*Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts*, VII, 59.)

toute procuration spéciale exigée par les législations des divers États. Elle autorise à nommer et à révoquer les commis et fondés de pouvoir[1].

Le procuriste ne peut aliéner ni grever les immeubles, s'il n'y a été spécialement autorisé.

Art. 43. Aucune limitation des effets de la procuration (art. 42) n'est opposable aux tiers.

Il en est ainsi notamment de la clause qui restreindrait la procuration à certaines affaires ou à certaines catégories d'affaires, qui la subordonnerait à certaines conditions ou qui en limiterait l'exercice à un certain temps, ou à des lieux déterminés.

Art. 44. La signature du procuriste doit comprendre, outre la raison de commerce, son nom et la mention qu'il agit par procuration (*per procura*).

Quand il y a une procuration collective (*Kollektivprokura*), chaque procuriste doit apposer sa signature personnelle à la suite de la raison de commerce et de la mention : « par procuration. »

Art. 45. La remise d'une procuration doit être déclarée au tribunal de commerce par le chef de l'établissement, pour être portée sur le registre de commerce. Cette déclaration se fera en personne ou dans une forme authentique.

Le procuriste doit écrire lui-même la raison de commerce devant le tribunal de commerce (art. 44), ou remettre légalisée la raison de commerce suivie de sa signature.

Quand la procuration prend fin, le chef de l'établissement doit

[1] Cf. art. 42, 11° de la loi prussienne du 5 juillet 1875 sur la tutelle. Le tuteur ne peut conférer une *prokura* sans l'autorisation du tribunal tutélaire. (Voir la traduction de cette loi par M. Flurer, dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 421 et suiv.)

en donner avis de la même manière, pour que mention en soit faite dans le registre de commerce.

Les parties doivent être contraintes d'office et au moyen de peines pécuniaires à l'observation des prescriptions ci-dessus.

Art. 46. Si la cessation de la procuration (*Prokura*) n'a pas été portée sur le registre de commerce ni publiée, le chef de l'établissement ne peut s'en prévaloir, au regard des tiers, qu'en prouvant qu'ils la connaissaient lors de la conclusion de l'affaire.

Si l'inscription et la publication ont eu lieu, on pourra opposer aux tiers la cessation des pouvoirs du mandataire, à moins que les circonstances ne démontrent qu'ils ne l'ont pas connue ni dû connaître.

Art. 47. Quand un chef d'établissement charge une personne, sans lui donner une procuration proprement dite, de gérer soit la totalité de son commerce, soit une certaine nature d'affaires, soit enfin des affaires isolées (fondé de pouvoir, *Handlungsbevollmächtigter*), le mandat s'étend à toutes les opérations et à tous les actes que comportent d'ordinaire le commerce ou les affaires spéciales dont il s'agit [1].

Le fondé de pouvoir a besoin, toutefois, d'un pouvoir spécial pour les obligations qui résultent de la lettre de change et du billet à ordre, pour l'emprunt et l'action en justice.

Pour le surplus, et en tant qu'il s'agit des affaires qui lui sont confiées, la procuration spéciale exigée par les législations des divers États ne lui est pas nécessaire.

Art. 48. Le fondé de pouvoir doit s'abstenir, en signant, de

[1] Le mandat (*Vollmacht*) peut être tacite. Il découle des opérations que l'employé a faites antérieurement pour son patron. L'étendue s'en détermine d'après les mêmes principes. (Cf. Keyssner, *Deutsches Handelsgesetzbuch*, Stuttgard, 1878, p. 52-54.)

toute mention qui supposerait une procuration (*Prokura*); il doit indiquer sa qualité de fondé de pouvoir [1].

Art. 49. Les dispositions des deux articles précédents s'appliquent aussi aux fondés de pouvoir que le chef de l'établissement emploie au dehors comme voyageurs. Ceux-ci sont spécialement autorisés à toucher le prix des ventes qu'ils ont faites ou à accorder des délais aux acheteurs.

Art. 50. Toute personne employée dans une boutique, un magasin ouvert au public, ou un entrepôt, a pouvoir pour faire les ventes et les réceptions de marchandises qui ont lieu habituellement dans ces boutiques, magasins et entrepôts.

Art. 51. Celui qui remet les marchandises à domicile avec une facture non acquittée n'est pas autorisé par cela seul à recevoir le payement.

Art. 52. Les actes passés par le procuriste ou le fondé de pouvoir, dans l'étendue de leurs attributions et au nom du chef de l'établissement, profitent à ce dernier et l'obligent au regard des tiers.

Peu importe que l'affaire ait été conclue expressément au nom du chef de l'établissement ou que l'intention des parties contractantes ne résulte que des circonstances.

L'acte n'engendre ni droits ni obligations entre le procuriste ou le fondé de pouvoir et le tiers.

Art. 53. Le procuriste ou le fondé de pouvoir ne peuvent,

[1] Les lois d'introduction des deux Mecklembourg punissent la contravention d'amende et même de prison. (Voir Salpius, *Die Ergänzungen der allg. d. Wechselordnung u. d. allg. d. Handelsgesetzbuches*, Berlin, 1870, p. 113.)

sans le consentement du chef de l'établissement, transmettre leurs pouvoirs à un tiers.

Art. 54. La procuration (*Prokura*) ou le mandat du fondé de pouvoir sont toujours révocables, sans préjudice des droits qui peuvent résulter du contrat de louage de services.

La mort du chef de l'établissement ne met fin ni à la procuration (*Prokura*) ni au mandat du fondé de pouvoir.

Art. 55. Celui qui conclut une affaire commerciale, en s'attribuant faussement la qualité de procuriste ou de fondé de pouvoir, de même le fondé de pouvoir qui outrepasse son mandat, sont responsables personnellement, à l'égard des tiers, conformément aux règles du droit commercial. Le tiers peut, à son choix, réclamer des dommages-intérêts ou l'exécution du contrat[1].

Cette responsabilité personnelle cesse, quand le tiers, au moment où il est entré en relation d'affaires, connaissait soit l'absence de la procuration (*Prokura*) ou du mandat, soit la moindre étendue de ce dernier.

Art. 56. Un procuriste ou un fondé de pouvoir mis à la tête d'une maison de commerce tout entière ne peut, sans le consentement du chef de l'établissement, faire des opérations commerciales pour son propre compte ni pour celui d'un tiers.

L'autorisation du chef de l'établissement doit être présumée quand il savait que le procuriste ou le fondé de pouvoir constitué par lui faisait, à ce moment, des opérations commerciales pour son propre compte ou pour celui d'autrui, et qu'il n'en a pas stipulé la cessation.

Si le procuriste ou le fondé de pouvoir contreviennent à la dé-

[1] Cf. *infra*, art. 283, sur la fixation des dommages-intérêts.

fense ci-dessus, le chef de l'établissement peut réclamer la réparation du préjudice qui en est résulté pour lui. Il peut revendiquer aussi comme faites pour son propre compte les opérations qu'ils avaient faites pour leur compte personnel.

TITRE SIXIÈME.

DES COMMIS.

Art. 57. La nature des services dus par les commis (employés, apprentis)[1] et les droits qu'ils peuvent avoir quant au salaire et à l'entretien sont déterminés, en l'absence de conventions, par l'usage des lieux ou par une décision du tribunal rendue, au besoin, sur rapport d'experts.

Art. 58. Un commis n'est pas autorisé à conclure des affaires commerciales au nom et pour le compte de son patron.

Toutefois, si le patron le charge de faire des actes pour l'exercice de son commerce, on appliquera les dispositions sur les fondés de pouvoir.

Art. 59. Un commis ne peut, sans le consentement de son patron, faire des actes de commerce pour son propre compte ou pour le compte d'autrui.

A cet égard on doit appliquer les dispositions relatives aux procuristes et aux fondés de pouvoir. (Art. 56.)

Art. 60. Le commis qui, par suite d'un événement arrivé

[1] Les employés et apprentis de commerce ne doivent pas être confondus avec les ouvriers et apprentis des artisans ou industriels (*Gewerbliche Arbeiter*). Les rapports de ces derniers avec leurs patrons sont régis par la loi générale sur l'industrie (*Gewerbeordnung*) du 21 juin 1869, modifiée précisément dans les dispositions qui les concernent (art. 105 et suiv.) par la loi du 17 juillet 1878 (*Reichsgesetzblatt*, 1878, n° 24, p. 199 et suiv.).

sans sa faute, est temporairement empêché de faire son service ne perd pas pour cela ses droits au salaire et à l'entretien.

Il ne jouit toutefois de cette faveur que pendant un laps de six semaines.

Art. 61. Le contrat de louage de services intervenu entre le patron et l'employé peut être résilié de part et d'autre, à l'expiration de chaque trimestre, et après une dénonciation préalable de six semaines.

Si les parties sont convenues d'une durée différente ou d'un délai de dénonciation plus ou moins long, cette convention sera exécutée.

En ce qui concerne les apprentis, la durée de l'apprentissage se détermine d'après le contrat et, à son défaut, d'après les règlements ou usages locaux.

Art. 62. La résiliation avant le temps fixé (art. 61) du contrat de louage de services peut, pour des motifs graves, être demandée par chacune des parties.

La gravité des motifs est abandonnée à l'appréciation du juge.

Art. 63. La résiliation peut être notamment prononcée contre le patron, quand il ne paye pas le salaire ou ne pourvoit pas convenablement à l'entretien, quand il se livre à des voies de fait ou porte gravement atteinte à l'honneur de son commis.

Art. 64. Contre le commis, la résiliation peut être prononcée notamment dans les cas suivants:

1° Quand il commet dans son service des infidélités ou abuse de la confiance de son patron;

2° Quand il fait, sans le consentement de son patron, des opérations commerciales pour son compte ou celui d'un tiers;

3° Quand il refuse de faire son service ou que, sans empêchement légitime, il le suspend pendant un temps considérable, eu égard aux circonstances;

4° Quand une maladie prolongée ou l'état débile de sa santé, un emprisonnement ou une absence de quelque durée, l'empêchent de faire son service;

5° Quand il se rend coupable de voies de fait envers son patron ou qu'il porte gravement atteinte à son honneur;

6° Quand il mène une conduite déréglée.

Art. 65. En ce qui concerne les personnes que le commerçant emploie comme domestiques dans ses affaires, les dispositions en vigueur sur les rapports entre maître et domestique reçoivent leur application.

TITRE SEPTIÈME.

DES COURTIERS DE COMMERCE.

Art. 66. Les courtiers (*Handelsmäkler* ou *Sensale*) sont des intermédiaires officiels institués pour les actes de commerce.

Ils prêtent serment, avant d'entrer en fonctions, de remplir fidèlement les devoirs qui leur incombent.

Art. 67. Les courtiers de commerce font, pour le compte de donneurs d'ordre, le courtage des achats et ventes de marchandises, navires, lettres de change ou billets à ordre, fonds d'État nationaux et étrangers, actions et autres papiers de commerce. Il font de même le courtage des contrats d'assurances, prêts à la grosse, affrètements et louages de navires, transports par terre et par eau, et tous autres objets concernant le commerce.

L'ordre donné au courtier ne l'autorise pas à recevoir un payement ou une prestation stipulée dans le contrat.

Art. 68. Les courtiers de commerce sont institués ou pour l'ensemble des opérations de courtage, ou pour certaines catégories seulement.

Art. 69. Leurs principales obligations sont les suivantes :

1° Ils ne peuvent faire aucune opération commerciale pour leur compte, ni directement, ni indirectement, ni comme commissionnaires. Ils ne peuvent s'obliger personnellement à l'exécution des marchés dans lesquels ils s'entremettent, ni s'en rendre garants, le tout sans préjudice de la validité des opérations effectuées.

2° Ils ne peuvent être ni procuristes, ni fondés de pouvoir, ni commis d'aucun commerçant.

3° Ils ne peuvent pas s'associer avec d'autres courtiers pour faire tout ou partie des actes qui constituent le courtage. Le courtage en commun d'affaires isolées leur est permis, si les donneurs d'ordre y consentent.

4° Ils doivent faire en personne les actes de leur ministère, et il ne peuvent employer un commis pour la conclusion des affaires.

5° Ils sont tenus de garder le secret sur les ordres, la négociation des affaires et leur conclusion, à moins que les parties ne les en dispensent ou que la nature de l'opération ne commande le contraire.

6° Ils doivent exiger que, dans toutes les affaires, le consentement des parties ou de leurs mandataires soit donné personnellement et d'une manière expresse. Il ne leur est permis ni d'accepter des ordres de la part d'absents, ni de se servir eux-mêmes d'un intermédiaire.

Art. 70. Les courtiers de commerce qui font le courtage maritime peuvent assister les capitaines dans l'encaissement et l'avance

du fret et des dépenses, soit pour établir les comptes, soit de toute autre manière conforme à l'usage du lieu.

Art. 71. Le courtier de commerce doit tenir, outre son carnet, un livre journal où il consigne chaque jour toutes les affaires conclues par son ministère. Ces inscriptions doivent être chaque jour aussi revêtues de sa signature.

Le livre journal doit être préalablement coté, visé et paraphé par l'autorité compétente.

Art. 72. Les inscriptions dans le livre journal indiqueront le nom des parties, la date du contrat, son objet et ses conditions; s'il s'agit de vente de marchandises, leur espèce et quantité, le prix et l'époque de la livraison.

Elles doivent être faites en allemand, ou dans la langue usuelle (*Geschäftssprache*), si ce n'est pas l'allemand, par ordre de date et sans blanc.

Les dispositions sur la tenue des livres de commerce (art. 32) sont applicables au livre journal du courtier.

Art. 73. Le courtier de commerce doit, immédiatement après la conclusion de l'affaire, délivrer à chacune des parties un bordereau signé par lui et contenant les énonciations qui, en vertu de l'article précédent, doivent être portées sur le livre journal.

Dans les affaires dont l'exécution doit avoir lieu à terme, le bordereau sera présenté à la signature des parties et l'exemplaire signé par l'une remis à l'autre.

Si l'une des parties refuse d'accepter le bordereau ou de le signer, le courtier doit en aviser sans retard son cocontractant.

Art. 74. Le courtier de commerce est obligé, sur la demande des parties, de leur délivrer en tout temps des extraits certifiés

de son livre journal contenant tout ce qui s'y trouve porté relativement aux opérations qui les concernent.

Art. 75. Quand un courtier meurt ou quitte ses fonctions, son livre journal doit être déposé auprès de l'autorité compétente.

Art. 76. La formation d'un contrat par le ministère du courtier est indépendante de l'inscription dans le livre journal ou de la délivrance des bordereaux.

Ces circonstances ne servent qu'à la preuve du contrat.

Art. 77. Le livre journal régulièrement tenu, de même que les bordereaux du courtier, fournissent, en règle générale, la preuve de la conclusion d'une affaire et de son objet.

Toutefois il appartient au juge de décider, d'après les circonstances, si une force probante moindre doit être attribuée au contenu du livre journal et des bordereaux, si l'on doit exiger le serment du courtier ou telles autres preuves complémentaires, si notamment le refus d'une partie d'accepter ou de signer le bordereau doit exercer une influence sur la décision de l'affaire [1].

Art. 78. Le livre journal d'un courtier dans la tenue duquel des irrégularités se sont produites ne peut servir comme moyen de preuve que dans la mesure qui paraîtra appropriée à la nature et à l'importance des irrégularités, comme aux circonstances de la cause [2].

Art. 79. Le juge peut, au cours d'un procès, ordonner, même

[1] Les articles 77, 78, 79, al. 2, cesseront d'être en vigueur dès que le nouveau Code de procédure civile aura force obligatoire. Les principes généraux de ce code (art. 259, art. 380 et suiv.) prendront leur place. (Loi d'introduction du 20 janvier 1877, art. 13, al. 2. Voir *supra*, la note sous l'art. 34.)

[2] Voir la note précédente.

d'office, la production du livre journal, pour en prendre connaissance et le comparer avec le bordereau, les extraits ou les autres moyens de preuve.

La prescription de l'article 39 s'applique à la production du livre journal[1].

Art. 80. Le courtier doit, si les parties ou un usage des lieux fondé sur la nature des marchandises ne l'en dispensent, conserver l'échantillon, marqué par lui d'un signe distinctif, de toute marchandise vendue sur échantillon par son intermédiaire, et cela jusqu'à ce que la marchandise ait été acceptée sans réclamation quant à sa qualité et sa nature, ou que l'affaire se soit terminée d'autre manière.

Art. 81. Toute faute du courtier donne ouverture contre lui à une action en dommages-intérêts au profit de la partie lésée.

Art. 82. Le courtier a droit au courtage, aussitôt que l'affaire est conclue ou, si elle dépendait d'une condition suspensive, que celle-ci est accomplie, pourvu toutefois qu'il ait satisfait à l'obligation de remettre les bordereaux et sans préjudice des dispositions contraires que contiendraient les règlements ou les usages locaux.

Si l'affaire ne s'est pas conclue ou si la condition stipulée ne s'est pas accomplie, le courtier ne peut réclamer aucun courtage à raison des pourparlers qui auraient eu lieu.

Le montant du courtage est fixé par les règlements locaux, à leur défaut, par l'usage.

Art. 83. Si les parties ne se sont pas entendues sur le point

[1] Voir la note 1 ci-dessus.

de savoir à qui incomberaient les frais de courtage, et si les règlements ou usages locaux ne décident rien à cet égard, chaque partie en supporte la moitié.

Art. 84. Les dispositions à prendre, quant au mode d'institution des courtiers et à la répression des manquements professionnels dont ils se rendent coupables, sont abandonnées aux législations de chaque État.

Il est réservé de même aux législations des divers États de compléter les dispositions de ce titre suivant les besoins locaux, et elles peuvent notamment attribuer aux courtiers le droit exclusif de s'entremettre dans les opérations commerciales.

Les législations des divers États ou les règlements locaux peuvent aussi soit élargir, soit restreindre le cercle des fonctions et attributions (art. 67, 70) ou l'étendue des devoirs (art. 69) que le présent titre détermine pour les courtiers de commerce.

LIVRE DEUXIÈME.

DES SOCIÉTÉS DE COMMERCE.

TITRE PREMIER.

DE LA SOCIÉTÉ DE COMMERCE EN NOM COLLECTIF.

PREMIÈRE SECTION.

DE LA FORMATION DE LA SOCIÉTÉ.

Art. 85. Il y a société de commerce en nom collectif (*offene Handelsgesellschaft*) lorsque deux ou plusieurs personnes font le commerce sous une raison sociale commune et lorsque la responsabilité d'aucun des associés n'est limitée à un apport.

Pour la validité du contrat de société, il n'est point besoin d'un écrit ni d'autres formalités[1].

Art. 86. La formation d'une société de commerce en nom collectif doit être notifiée, en vue de son inscription dans le registre de commerce, au tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siége, et à chaque tribunal de commerce dans le ressort duquel elle a une succursale.

Cette notification doit être faite par les associés.

[1] Le projet de Code de commerce présenté par la Prusse prescrivait, comme l'article 39 du Code de commerce français, la rédaction par écrit du contrat de société. Cette clause a été supprimée, dès la première lecture. La loi belge du 18 mars 1873 prescrit. comme le Code de commerce français, la rédaction d'un écrit.

Elle doit contenir :

1° Les nom, prénoms, état et domicile de chaque associé;

2° La raison sociale et le siège de la société;

3° L'époque où elle a commencé[1].

4° S'il est convenu qu'un seul ou certains des associés auront qualité pour représenter la société, la notification indiquera quels sont celui ou ceux qui auront cette qualité; elle indiquera également si ce droit ne pourra être exercé qu'en commun.

Art. 87. Si la raison sociale est changée, ou si le siège de la société est déplacé, ou s'il entre de nouveaux associés, ou si le droit de représenter la société est attribué après coup à un des associés (art. 86, n° 4), ou si ce droit est supprimé, ces différents faits doivent être notifiés au tribunal de commerce, pour être inscrits dans le registre de commerce.

Dans les cas de changement de la raison sociale, de déplacement du siège social et de suppression du droit de représenter la société, les effets de l'accomplissement ou de l'omission de l'inscription et de la publication se règlent, à l'égard des tiers, d'après les dispositions de l'article 25.

Art. 88. Les notifications (art. 86, 87) doivent être signées personnellement par tous les associés devant le tribunal de commerce, ou être présentées à ce tribunal certifiées dans une forme authentique. Elles doivent être insérées *in extenso* dans le registre de commerce.

Les associés qui ont qualité pour représenter la société doivent

[1] A la différence de l'article 57 de la loi française du 24 juillet 1867, le Code allemand n'exige pas la publication du montant du capital social ni de la durée de la société. La loi belge du 18 mai 1873 ne prescrit pas la publication du montant du capital social, mais ordonne celle de la durée de la société. (Art. 7.)

écrire eux-mêmes, devant le tribunal de commerce, la signature sociale et leur signature personnelle, ou produire ces signatures certifiées dans une forme authentique.

Art. 89. Le tribunal de commerce assurera d'office, au moyen de peines pécuniaires, l'observation, par les intéressés, des dispositions qui précèdent. (Art. 86 à 88).

DEUXIÈME SECTION.

DES RAPPORTS DES ASSOCIÉS ENTRE EUX.

Art. 90. Les rapports des associés entre eux sont déterminés en première ligne par le contrat de société.

A défaut de conventions spéciales, ces rapports sont réglés par les articles suivants.

Art. 91. S'il a été apporté dans la société de l'argent ou d'autres objets se consommant par l'usage ou fongibles, ou si des objets ne se consommant pas par l'usage ou non fongibles ont été apportés d'après une estimation qui n'a pas été faite uniquement en vue du partage des bénéfices, ces objets deviennent la propriété de la société.

En cas de doute, on admet que les objets meubles ou immeubles portés dans l'inventaire social sous la signature de tous les associés, et ayant appartenu jusqu'alors à l'un d'entre eux, sont devenus la propriété de la société[1].

Art. 92. Un associé n'est pas obligé à élever son apport au delà de sa part fixée par la convention, ou à compléter son apport diminué par une perte[2].

[1] Ce sont, à peu de chose près, les principes posés par l'article 1851 du Code civil français.

[2] Cette disposition, qui semble superflue, a été insérée parce que le Landrecht prussien (1re partie, titre 17

Art. 93. La société répond, à l'égard de chacun des associés, des débours qu'il fait pour les affaires sociales, des engagements qu'il contracte à l'occasion de ces affaires, et des pertes qu'il subit directement par sa gestion des affaires sociales ou par suite des risques inséparables de cette gestion [1].

Chaque associé peut réclamer des intérêts pour les avances faites par lui, à compter du jour de l'avance.

L'associé n'a pas droit à une rémunération pour le travail qu'il a consacré à la gestion des affaires sociales.

Art. 94. Chaque associé est tenu d'apporter aux affaires de la société le zèle et le soin qu'il a l'habitude de consacrer à ses propres affaires [2].

Il doit indemniser la société du dommage causé par sa faute. Il ne peut pas invoquer, en compensation de ce dommage, les avantages que, dans d'autres circonstances, il a, par son zèle, procurés à la société [3].

Art. 95. Un associé qui ne paye pas son apport en temps voulu, ou qui ne verse pas en temps voulu dans la caisse sociale les fonds qu'il a touchés pour le compte de la société, ou qui prend sans droit des fonds dans la caisse sociale pour son propre usage, est tenu de plein droit à des intérêts, depuis le jour où le payement ou le versement aurait dû avoir lieu, ou depuis le jour où il a

§ 190), et le Code civil autrichien (art. 1189), tout en posant le même principe d'une manière générale, admettaient une exception pour le cas où le but de la société ne pourrait être atteint sans augmentation du capital, et permettaient, dans cette hypothèse spéciale, de contraindre à sortir de la société l'associé qui refusait d'augmenter le capital.

[1] Comp. article 1852 du Code civil français.

[2] Le projet prussien, plus rigoureux, exigeait de l'associé le soin qu'un commerçant prudent apporte à ses affaires.

[3] L'article 1850 du Code civil français contient une disposition analogue.

retiré les fonds, sans préjudice de la réparation du dommage plus considérable qu'il pourra avoir ainsi causé, ainsi que des autres suites légales de son action [1].

Art. 96. Un associé ne peut point, sans y être autorisé par les autres associés, faire des affaires pour son compte ou pour le compte d'un tiers dans la branche de commerce où opère la société, ni prendre part, comme associé en nom collectif, à une autre société de commerce ayant un objet analogue.

L'autorisation de prendre part à une autre société de commerce ayant un objet analogue se présume, quand, au moment de la formation de la société, les autres associés connaissaient déjà le fait de la participation de l'un d'entre eux comme associé en nom collectif dans l'autre société, et lorsque, malgré cette connaissance, l'abandon de la participation n'a pas été stipulé formellement.

Art. 97. Si un associé a contrevenu aux dispositions qui précèdent, la société aura le droit de considérer comme faites pour le compte social les affaires qu'il aura faites pour son compte séparé. La société pourra, au lieu d'agir ainsi, réclamer la réparation du dommage causé, le tout sans préjudice du droit de demander, s'il y a lieu, la résolution du contrat de société.

Le droit qu'a la société de s'approprier une affaire faite par un des associés pour son compte séparé ou de réclamer la réparation du dommage s'éteint au bout de trois mois, comptés à partir du moment où la société a eu connaissance de la conclusion de l'affaire.

Art. 98. Un associé ne peut point, sans l'autorisation des autres associés, admettre un tiers dans la société [2].

[1] Comp. article 1846 du Code civil français.

[2] Comp. article 1861 du Code civil français.

Si un associé, sans cette autorisation, admet un tiers à participer à sa propre part ou cède sa part à un tiers, ce tiers n'acquiert aucun droit direct contre la société; spécialement, il n'a pas le droit de prendre connaissance des livres de commerce et papiers de la société.

Art. 99. Si la gestion est confiée par le contrat de société à un ou plusieurs des associés, les autres associés se trouvent exclus de la gestion; l'associé ou les associés désignés par le contrat peuvent, nonobstant l'opposition des autres associés, faire tous les actes que comporte la gestion ordinaire des affaires de commerce formant l'objet de la société [1].

Art. 100. Quand la gestion a été confiée à plusieurs associés avec cette restriction expresse que les associés ainsi investis ne pourront agir l'un sans l'autre, aucun d'eux n'a le droit de faire seul des affaires, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

Si, au contraire, la gestion a été confiée à plusieurs associés sans cette restriction expresse, chacun d'eux peut faire seul tous les actes que comporte la gestion. Toutefois, quand l'un d'entre eux s'oppose à un acte, cet acte ne doit pas être fait [2].

Art. 101. La délégation donnée par le contrat de société à un ou plusieurs associés, pour gérer les affaires sociales ne peut, pendant la durée de la société, être révoquée sans un motif légitime [3].

L'appréciation du point de savoir s'il y a un motif légitime demeure réservée à la justice.

La révocation peut spécialement être déclarée légitimement motivée, dans les cas indiqués par l'article 125, n° 2 à 5.

[1] Comp. article 1856 du Code civil français.

[2] Comp. articles 1857 et 1858 du Code civil français. — [3] Comp. article 1856 du Code civil français.

Art. 102. Quand le contrat de société ne charge pas de la gestion un ou plusieurs associés, tous les associés ont également le droit et l'obligation de gérer les affaires sociales.

Si l'un des associés s'oppose à un acte, cet acte ne doit pas être fait [1].

Art. 103. Une décision préalable de tous les associés est nécessaire quand il s'agit d'entreprendre des affaires dépassant la gestion ordinaire de la société ou qui sont étrangères à son objet.

Il doit être procédé ainsi, même dans le cas où la gestion est confiée à un ou plusieurs associés.

La décision ne peut être prise qu'à l'unanimité. Si cette unanimité ne peut être obtenue, l'affaire dont il s'agit ne doit point être entreprise [2].

Art. 104. Pour constituer un procuriste [3], il faut, sauf s'il y a péril en la demeure, le consentement de tous les associés chargés de la gestion, et, si la gestion n'est pas confiée à un ou plusieurs associés spécialement, le consentement de tous les associés.

Le procuration (*Prokura*) peut être révoquée par chacun des associés ayant qualité pour la donner.

Art. 105. Chaque associé, même quand il ne prend pas part

[1] C'est le principe admis également par l'article 1859 du Code civil français. Le projet présenté par la Prusse contenait une disposition différente. Il stipulait que l'opposition d'un seul associé ne suffisait pas pour produire l'effet d'un veto absolu, qu'elle suspendait simplement l'exécution de l'acte, et que les associés décidaient la question à la majorité. Les rédacteurs du code ont rejeté ce système et n'ont pas admis non plus un amendement donnant pouvoir au juge de lever l'opposition, dans le cas où il ne la reconnaîtrait pas fondée.

[2] Voir la note concernant l'article précédent.

[3] Il s'agit ici du fondé de procuration générale (*prokurist*), dont parlent les articles 41 et suivants, mais non du fondé de pouvoirs ayant un mandat moins étendu, dont il est question dans les articles 47 et suivants.

à la gestion, peut se renseigner personnellement sur la marche des affaires sociales. Il peut, à toute époque, pénétrer dans le local de la société, prendre connaissance des livres de commerce et papiers de la société, et, sur la base de ces livres et papiers, dresser un bilan pour s'éclairer lui-même.

Si le contrat de société contient une dérogation à ce qui précède, cette dérogation cesse d'avoir effet quand on prouve une fraude dans la gestion.

Art. 106. A la fin de chaque exercice annuel, on crédite chaque associé des intérêts à 4 p. o/o sur son apport, ou sur sa part dans l'actif social, dans le cas où, à la fin du précédent exercice, son apport s'était accru par l'addition de sa part des bénéfices, ou diminué par la soustraction de sa part des pertes. De même, on débite chaque associé des intérêts au même taux sur les fonds que, pendant l'exercice, il a prélevés sur sa part.

Les intérêts bonifiés ainsi à l'associé accroissent sa part de l'actif social[1].

Il n'y a de bénéfice qu'après le prélèvement de ces intérêts, et la perte de la société est augmentée ou formée par ces intérêts[2].

Art. 107. A la fin de chaque exercice annuel, et sur la base de l'inventaire et du bilan, on établit le bénéfice ou la perte de l'année, et on calcule la part de chaque associé dans ce bénéfice

[1] On avait d'abord ajouté à cet alinéa les mots : « et forment une dette de la société, » pour bien indiquer que ces intérêts à 4 p. o/o doivent, en tous cas, être crédités à l'associé, même si les bénéfices de l'année ne suffisent pas pour les couvrir. Mais on a craint, d'autre part, que les mots ainsi ajoutés ne fussent interprétés en ce sens que l'associé aurait le droit de concourir, pour ces intérêts, avec les créanciers de la société. On a donc supprimé, en troisième lecture, le passage en question.

[2] En d'autres termes, si, à la clôture de l'exercice, le produit des affaires faites pendant l'exercice est, par exemple,

ou dans cette perte [1]. Le bénéfice de chaque associé est ajouté à sa part dans l'actif social ; sa perte en est retranchée.

Art. 108. Un associé ne peut, sans le consentement des autres associés, diminuer son apport ou sa part de l'actif social.

Il peut toutefois, même sans ce consentement, prélever sur sa part dans l'actif social les intérêts de cette part, pour la dernière année écoulée; et, en tant qu'il ne porte point ainsi à la société un préjudice évident, il peut aussi prélever des fonds jusqu'à concurrence d'un montant qui ne dépasse pas sa part dans le bénéfice de la dernière année écoulée.

Art. 109. En l'absence d'autres stipulations, le bénéfice et la perte se répartissent par tête entre les associés [2].

TROISIÈME SECTION.

DES RAPPORTS ENTRE LA SOCIÉTÉ ET LES TIERS.

Art. 110. Les effets légaux d'une société de commerce en nom collectif à l'égard des tiers commencent à se produire au moment où la société est inscrite dans le registre de commerce, ou aussi par ce simple fait que la société a commencé ses affaires.

La clause d'après laquelle la société ne doit commencer à exister qu'à un moment postérieur à son inscription dans le registre est sans effet légal à l'égard des tiers.

égal à 4 p. o/o du capital, ces 4 p. o/o sont portés au crédit des associés, et il n'y a pas de bénéfices. Si le produit a été de 3 p. o/o, on porte néanmoins les intérêts à 4 p. o/o au crédit des associés : la perte de l'exercice est donc de 1 p. o/o.

[1] Le système adopté dans les articles 106, 107 et 108 du Code allemand diffère entièrement de celui du Code civil français (art. 1853). Au reste, les associés ont toute liberté pour régler autrement le partage des bénéfices, et il sera bien rare, en pratique, que le contrat de société ait été muet sur ce sujet.

[2] Il ne s'agit ici, comme le dit l'article 106, que du bénéfice calculé après déduction de l'intérêt à 4 p. o/o de la part de chaque associé.

Art. 111. La société de commerce peut, sous sa raison sociale, acquérir des droits, contracter des obligations, acquérir sur des immeubles la propriété ou d'autres droits réels, agir en justice ou y défendre[1].

Son domicile judiciaire ordinaire est auprès du tribunal dans le ressort duquel elle a son siège[2].

Art. 112. Les associés répondent solidairement et sur toute leur fortune de tous les engagements sociaux.

Toute stipulation contraire est sans effet légal à l'égard des tiers.

Art. 113. Celui qui entre dans une société de commerce existante répond, comme les autres associés, de tous les engagements contractés par la société avant son entrée. Il en est ainsi soit que la raison sociale change, soit qu'elle reste la même.

Toute stipulation contraire est sans effet légal à l'égard des tiers.

Art. 114. Chaque associé ayant qualité pour représenter la société a le droit de faire toutes affaires et actes de toute nature au nom de la société, même d'aliéner ou de grever les immeubles appartenant à la société.

La société acquiert les droits et contracte les obligations résul-

[1] La plupart des lois introductives s'occupent du cas où la société de commerce acquiert des immeubles ou droits immobiliers, et stipulent notamment qu'elle sera inscrite, sous sa raison sociale, sur les registres immobiliers et hypothécaires, sans qu'il y ait lieu d'y mentionner les noms des associés. Certaines lois, spécialement celle de la Saxe, ont cependant permis à la société de faire inscrire dans les registres immobiliers et hypothécaires, outre la raison sociale, les noms de tous les associés.

[2] Le tribunal suprême de commerce a jugé qu'un créancier de la société peut agir directement contre un associé au domicile de celui-ci, sans être tenu de s'adresser préalablement à la société. (*Recueil des décisions*, vol. VII, p. 385: vol. XVII, p. 288.)

tant des actes que fait en son nom un associé ayant qualité pour la représenter; peu importe d'ailleurs que l'acte ait été expressément fait au nom de la société, ou qu'il résulte des circonstances que, d'après la volonté des contractants, il a été fait pour la société.

Art. 115. La société n'est pas engagée par les actes d'un des associés, quand celui-ci a été exclu, dès l'origine, du droit de représenter la société (art. 86, § 4), ou quand ce droit lui a été retiré (art. 87), pourvu toutefois que cette exclusion ou cette révocation ait lieu dans les conditions indiquées par l'article 46 pour faire cesser les effets de la procuration à l'égard des tiers.

Art. 116. N'a point d'effet légal à l'égard des tiers la stipulation qui restreint le pouvoir d'un des associés de représenter la société; spécialement est sans valeur la restriction d'après laquelle le droit de représenter la société ne s'étend qu'à certaines affaires ou catégories d'affaires, ou ne peut s'exercer que dans certaines circonstances, pour un certain temps ou en certains lieux [1].

Art. 117. La société est valablement représentée en justice par chaque associé qui n'est point exclu du droit de la représenter.

Pour la remise des citations ou autres significations adressées à la société, il suffit qu'elle soit faite à un des associés ayant qualité pour représenter la société.

Art. 118. Une procuration (*prokura*) peut être donnée ou retirée avec effet légal à l'égard des tiers par un des associés ayant qualité pour représenter la société.

Art. 119. Les créanciers personnels d'un associé n'ont pas le

[1] Voir la note sous l'article 231.

droit d'exercer leur action, soit pour obtenir payement, soit pour se nantir d'une garantie, sur tout ou partie des objets, créances ou droits faisant partie de l'actif social. Ils ne peuvent pratiquer l'exécution, opposition ou saisie, que sur ce que leur débiteur a le droit de réclamer lui-même en intérêts ou parts de bénéfices, et sur ce qui lui revient au moment du partage.

Art. 120. La disposition de l'article précédent s'applique également aux créanciers personnels qui ont, soit en vertu de la loi, soit à tout autre titre, un droit d'hypothèque ou de gage sur les biens de l'un des associés. Leur droit d'hypothèque ou de gage ne s'étend pas aux objets, créances ou droits appartenant à la société, ou à une partie de ces objets, créances ou droits, mais seulement à ce qui est déterminé dans la dernière phrase de l'article précédent.

Toutefois les dispositions qui précèdent ne portent point atteinte aux droits qui existaient déjà au moment de l'apport sur des objets apportés dans la société par l'un des associés.

Art. 121. Pendant la durée de la société, il ne s'opère point de compensation, soit totale, soit partielle, entre les créances de la société sur un tiers et les créances personnelles de ce tiers sur l'un des associés. Cette compensation peut s'opérer après la dissolution de la société, lorsque et pour autant que la créance sociale a été attribuée par le partage à l'associé débiteur.

Art. 122. En cas de faillite de la société, ses créanciers sont payés séparément sur l'actif social, et ne peuvent exercer leurs droits sur les biens personnels des associés que pour le déficit [1].

[1] D'après le projet prussien, la faillite de la société entraînait de plein droit celle des associés, et les créanciers de la société faillie pouvaient produire à la faillite personnelle de chacun des associés pour le montant intégral de leurs

Il demeure réservé aux législations des divers États de déterminer si et dans dans quelle mesure un droit de séparation appartient aux créanciers personnels des associés, en ce qui concerne les biens personnels desdits associés[1].

QUATRIÈME SECTION.

DE LA DISSOLUTION DE LA SOCIÉTÉ, ET DE LA RETRAITE D'UN OU DE PLUSIEURS ASSOCIÉS.

Art. 123. La société est dissoute :

1° Par l'ouverture de la faillite de la société ;

créances. La clause d'après laquelle la faillite de la société entraîne de plein droit celle des associés a été formellement stipulée dans la plupart des lois introductives. Ces lois décident en même temps que l'avoir de la société faillie forme une masse distincte de l'avoir personnel des associés, et que les créanciers de la société ont seuls le droit de se faire payer sur la masse sociale. Mais toutes les dispositions des lois introductives au sujet de la faillite sont actuellement abrogées par la loi sur les faillites (*Konkursordnung*) de 1877, qui doit être mise en vigueur en 1879, et dont les articles 198 à 201 réglementent la faillite des sociétés en nom collectif. D'après ces articles, la faillite de la société n'entraîne pas de plein droit celle des associés en nom collectif. La faillite de la société est administrée séparément, et les créanciers de la société ont seuls le droit de se faire payer sur la masse sociale, sans préjudice de leur droit de produire leur créance à la faillite personnelle des associés, si cette faillite est déclarée. Comme la matière des faillites est comprise aujourd'hui parmi celles qui sont soumises à la législation de l'Empire, il n'existera plus, sur ce point, à partir de la mise en vigueur de la nouvelle loi, de divergence entre les législations des divers pays de l'Allemagne.

En Autriche, d'après l'article 199 de la loi sur les faillites de 1869, la faillite de la société en nom collectif entraîne de plein droit la faillite personnelle des associés.

[1] Cette sorte de droit de séparation des patrimoines a été édictée en faveur des créanciers personnels des associés, par les lois introductives de Wurtemberg, Saxe, Bade, et par plusieurs autres, mais seulement pour le cas où la société est en faillite, et non pour celui où l'un des associés est en faillite sans que la société y soit également. Mais ces dispositions des lois introductives n'ont plus d'effet depuis la nouvelle loi sur les faillites (voir la note précédente), qui n'a pas admis la séparation dont il s'agit. La seconde phrase de l'article 122 n'a donc plus d'application.

2° Par la mort de l'un des associés, quand le contrat ne stipule pas que la société continuera avec les héritiers de l'associé décédé [1];

3° Par l'ouverture de la faillite de l'un des associés, ou par l'incapacité légale de gérer lui-même sa propre fortune, survenue chez l'un des associés;

4° Par le consentement mutuel;

5° Par l'expiration de la durée pour laquelle la société avait été formée, si les associés ne la continuent pas par un accord tacite; dans le cas d'un pareil accord, la société est considérée, à partir de ce moment, comme formée pour une durée indéterminée [2];

6° Par l'effet de la volonté de l'un des associés, quand la société est formée pour une durée indéterminée.

Une société formée à vie doit être considérée comme formée pour une durée indéterminée.

Art. 124. Quand, dans une société formée pour une durée indéterminée, l'un des associés demande la dissolution, il doit, sauf stipulation contraire, faire connaître cette volonté six mois au moins avant l'expiration de l'exercice annuel de la société.

Art. 125. Un associé peut demander la dissolution de la société avant le terme fixé pour sa durée, ou sans avis préalable s'il s'agit d'une société formée pour une durée indéterminée, quand il existe, pour procéder ainsi, des motifs importants.

L'appréciation de la question de savoir s'il existe des motifs

[1] Comp. article 1868 du Code civil français.

[2] Quoique l'article 1866 du Code civil français semble repousser cette prolongation tacite, elle a été admise par la jurisprudence. (Voir notamment un arrêt de la Cour de cassation, du 14 mars 1848. *Journal du palais*, 1848, t. II, p. 6.)

importants est, en cas de désaccord, remise à l'examen du juge[1].

Spécialement, la dissolution peut être prononcée :

1° Quand, par suite de circonstances extérieures, il devient impossible de réaliser l'objet pour lequel la société a été formée;

2° Quand un associé agit d'une manière déshonnête dans la gestion ou dans l'établissement des comptes;

3° Quand un associé néglige l'accomplissement des obligations essentielles qui lui incombent;

4° Quand un associé abuse, dans son intérêt personnel, de la raison sociale ou de l'actif de la société;

5° Quand un associé devient, par une maladie persistante ou pour d'autres raisons, incapable de s'occuper des affaires sociales dont il est chargé.

Art. 126. Si un créancier personnel de l'un des associés, après avoir vainement pratiqué l'exécution sur les biens personnels de cet associé, a obtenu l'exécution sur la part qui reviendra à l'associé lors de la dissolution ultérieure de la société, ce créancier a le droit, soit que la société ait été formée ou non pour une durée déterminée, d'en demander la dissolution après dénonciation préalable, pour arriver à être payé.

La dénonciation doit être faite six mois au moins avant l'expiration de l'exercice annuel de la société.

Art. 127. Quand les associés, avant la dissolution de la société, se sont mis d'accord pour que, malgré la retraite de l'un ou de plusieurs d'entre eux, la société continue entre les autres, la société ne finit qu'à l'égard de l'associé sortant; elle continue à l'égard des associés restants, avec tous ses droits et engagements antérieurs.

[1] Comp. article 1871 du Code civil français.

Art. 128. Quand la dissolution de la société peut être demandée (art. 125) pour des motifs dépendant de la personne de l'un des associés, le juge peut, au lieu de la dissolution, prononcer l'exclusion de cet associé, si tous les autres associés en font la demande.

Art. 129. La dissolution de la société doit, lorsqu'elle n'a pas lieu ensuite de l'ouverture de la faillite de la société [1], être inscrite dans le registre de commerce.

Cette inscription doit avoir lieu, même quand la société finit par l'expiration de la durée pour laquelle elle avait été formée [2].

De même que la dissolution de la société, la retraite ou l'exclusion d'un associé doit aussi être inscrite dans le registre de commerce.

Le tribunal de commerce veillera d'office, au moyen de peines pécuniaires, à ce que les intéressés lui donnent avis de ces différents faits.

La dissolution de la société, la retraite ou l'exclusion d'un as-

[1] Ceci ne veut point dire que l'ouverture de la faillite sociale ne doive point, comme les autres modes de dissolution, être inscrite dans le registre de commerce. Mais l'inscription, dans ce cas, doit être faite d'office, et non à la requête des associés. C'est ce qui résulte des lois introductives. L'article 13 de la loi introductive prussienne est ainsi conçu :

« Si la faillite d'une société de commerce en nom collectif, en commandite par actions ou anonyme est ouverte, ce fait doit être inscrit d'office dans le registre de commerce.

« L'inscription n'est pas publiée par une annonce dans les feuilles publiques.

« Si le registre de commerce n'est pas tenu auprès du tribunal de la faillite, celui-ci avertit sans retard le tribunal auprès duquel est tenu le registre de commerce, pour que l'ouverture de la faillite y soit inscrite. »

La plupart des lois introductives contiennent des dispositions analogues. La loi sur les faillites de 1877, dans son article 104, consacre le même système.

[2] L'article 61 de la loi française du 24 juillet 1867 ne va pas aussi loin sur ce point et ne prescrit pas la publication dans ce cas.

socié ne pourront être opposées aux tiers que pour autant que cette dissolution, retraite ou exclusion, a lieu dans les conditions fixées par l'article 25 pour que l'extinction du nom commercial ou le changement de ses propriétaires ait effet à l'égard des tiers.

Art. 130. En cas de retraite ou d'exclusion d'un associé, la société règle avec lui sur la base de la situation où elle se trouve au moment de la retraite ou de la demande d'exclusion.

L'associé sorti ou exclu ne participe aux affaires, droits ou engagements ultérieurs, qu'autant qu'ils sont une suite immédiate de ce qui s'était déjà passé avant sa retraite ou son exclusion.

L'associé sorti ou exclu doit consentir à ce que les affaires courantes soient terminées de la manière qui est jugée la plus avantageuse par les associés restants.

Toutefois il a le droit de demander, à la fin de chaque exercice annuel, les comptes des affaires terminées dans l'intervalle et le payement des sommes qui lui reviennent en vertu de ces comptes; il peut de même, à la fin de chaque exercice annuel, demander à être informé de la situation des affaires encore en cours; le tout lorsqu'il n'a pas été possible de procéder auparavant à un règlement complet et définitif.

Art. 131. L'associé sorti ou exclu doit accepter la délivrance de sa part de l'actif social sous la forme d'une somme d'argent représentant la valeur de cette part; il n'a pas le droit d'exiger sa part proportionnelle en nature des créances, marchandises ou autres éléments de l'actif social.

Art. 132. Si un créancier personnel de l'un des associés fait usage du droit qui lui est assuré par l'article 126, les autres associés peuvent, à l'unanimité, décider, au lieu de la dissolution de la société, le règlement et la délivrance de la part de l'associé

débiteur, d'après les dispositions des articles précédents; l'associé débiteur est, en ce cas, considéré comme sorti de la société.

CINQUIÈME SECTION.

DE LA LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ.

Art. 133. Après la dissolution de la société, dans les cas autres que celui de faillite de la société, la liquidation est faite par tous les associés ou leurs représentants [1], en qualité de liquidateurs, à moins qu'elle n'ait été confiée à certains des associés ou à d'autres personnes par une décision unanime [2] des associés ou par le contrat de société. Si l'un des associés est mort, ses ayants droit ont à désigner un représentant commun.

Sur la demande de l'un des associés, s'il existe des motifs importants, la nomination de liquidateurs peut être faite par le juge. Celui-ci peut, en pareil cas, nommer ou adjoindre, comme liquidateurs, des personnes qui ne font pas partie de la société.

Art. 134. Les liquidateurs peuvent être révoqués par décision unanime de tous les associés. Ils peuvent aussi être révoqués par le juge, sur la demande d'un associé, pour motifs importants.

Art. 135. Les noms des liquidateurs doivent être notifiés par les associés au tribunal de commerce pour être inscrits dans le registre de commerce ; ils doivent écrire leur signature personnellement devant le tribunal de commerce ou lui remettre cette signature attestée en la forme authentique.

[1] Les lois introductives de Prusse, Holstein, Lauenbourg, Bernbourg et Oldenbourg, stipulent que, lorsque la liquidation de la société a été amenée par la faillite de l'un des associés, l'administrateur (curateur, syndic) de cette faillite représente l'associé failli.

[2] Le projet prussien se contentait de la majorité des associés et n'exigeait pas l'unanimité, soit pour la nomination, soit pour la révocation des liquidateurs.

La sortie de fonctions d'un liquidateur ou l'expiration de ses pouvoirs doit de même être notifiée pour être inscrite dans le registre de commerce. Les associés seront astreints d'office par des peines pécuniaires à l'observation de ces prescriptions.

La nomination de liquidateurs, la sortie de fonctions d'un liquidateur ou l'expiration de ses pouvoirs ne peuvent être opposées aux tiers que si cette nomination, sortie ou expiration, a lieu dans les conditions fixées par les articles 25 et 46 pour que le changement de propriétaires d'un nom commercial ou l'expiration d'une procuration aient effet à l'égard des tiers.

Art. 136. S'il y a plusieurs liquidateurs, ils ne peuvent légalement procéder qu'en commun aux actes concernant la liquidation, à moins qu'il ne soit expressément stipulé qu'ils peuvent agir individuellement.

Art. 137. Les liquidateurs doivent terminer les affaires en cours, remplir les engagements de la société dissoute, faire rentrer ses créances et convertir en argent l'actif social; ils représentent la société en justice et hors justice; ils peuvent transiger et compromettre pour elle [1]. Ils peuvent aussi entreprendre des affaires nouvelles pour terminer les affaires en suspens.

Les liquidateurs ne peuvent, sans le consentement de tous les associés, procéder autrement que par adjudication publique à l'aliénation d'immeubles [2].

Art. 138. Toute restriction des pouvoirs des liquidateurs (art. 137) est sans effet légal à l'égard des tiers.

[1] Voir également la loi belge du 18 mai 1873. (Art. 114.)

[2] D'après la loi belge du 18 mai 1873 (art. 115), les liquidateurs peuvent aliéner les immeubles de la société par adjudication publique, s'il jugent la vente nécessaire pour payer les dettes sociales, ou si le nombre des associés est de sept au plus.

Art. 139. Les liquidateurs signent en ajoutant leur nom à la raison sociale antérieure, avec la mention que la société est en liquidation.

Art. 140. Les liquidateurs, même lorsqu'ils sont nommés par justice, doivent, dans leur gestion, donner suite, à l'égard des associés, aux décisions unanimes prises par les associés.

Art. 141. Les sommes disponibles au cours de la liquidation sont réparties provisoirement entre les associés.

Doivent être retenues par les liquidateurs les sommes nécessaires pour couvrir les dettes sociales ne venant à échéance qu'ultérieurement, ainsi que pour faire face aux réclamations que certains associés pourront faire valoir lors du règlement.

Art. 142. Les liquidateurs doivent procéder au règlement définitif entre les associés.

Les contestations qui surviennent au sujet du règlement sont soumises à la décision judiciaire.

Art. 143. Lorsqu'un associé a apporté dans la société des objets qui sont devenus la propriété de la société, ces objets ne lui font point retour au moment de la répartition; on lui rembourse, sur l'actif social, la valeur estimative convenue pour laquelle la société a reçu lesdits objets.

Si cette valeur n'a pas été fixée d'un commun accord, le remboursement est fait d'après la valeur que les objets avaient au moment de l'apport.

Art. 144. Malgré la dissolution de la société, les dispositions des deuxième et troisième sections restent applicables jusqu'à la fin de la liquidation pour ce qui concerne les rapports des ci-de-

vant associés entre eux et les rapports de la société avec les tiers, en tant qu'un autre régime ne résulte pas des dispositions de la présente section et des nécessités de la liquidation.

La compétence judiciaire à laquelle la société était soumise, au moment de sa dissolution, subsiste pour la société dissoute jusqu'à la fin de la liquidation.

Les significations à faire à la société sont valablement remises à un des liquidateurs.

Art. 145. Après la fin de la liquidation, les livres et papiers de la société dissoute sont remis, pour être gardés, à un des ci-devant associés ou à un tiers. Cet associé ou ce tiers est, faute d'entente amiable, désigné par le tribunal de commerce.

Les associés et leurs ayants droit conservent le droit de prendre connaissance et de faire usage des livres et papiers.

SIXIÈME SECTION.

DE LA PRESCRIPTION DES ACTIONS CONTRE LES ASSOCIÉS.

Art. 146. Les actions contre un des associés à raison d'obligations de la société se prescrivent par cinq ans à partir de la dissolution de la société, ou de la retraite de l'associé, ou de son exclusion, en tant que, d'après la nature de la créance, il n'y a pas lieu à une prescription légale plus courte [1].

La prescription commence le jour où la dissolution de la société, la retraite ou l'exclusion de l'associé, a été inscrite dans le registre de commerce.

Si la créance n'est devenue exigible qu'après l'inscription, la prescription court du jour de son exigibilité [2].

[1] Comp. article 64 du Code de commerce français.

[2] La loi introductive prussienne a supprimé les articles 308, 309, 310, 1re partie, titre 17 du Landrecht prussien, en ce qui concerne les sociétés de commerce.

Art. 147. S'il existe encore un actif social indivis, la prescription quinquennale ne peut être opposée au créancier qui ne demande à être payé que sur l'actif social.

Art. 148. La prescription qui court en faveur d'un associé sorti ou exclu n'est pas interrompue par des actes faits contre la société qui continue à subsister ou contre un autre associé.

La prescription en faveur d'un associé qui faisait partie de la société au moment de sa dissolution n'est pas interrompue par des actes faits contre un autre associé, mais elle est interrompue par des actes faits contre les liquidateurs.

Art. 149. La prescription court même contre les mineurs et contre les personnes en tutelle, ainsi que contre les personnes juridiques assimilées au mineur par la loi, sans que la restitution [1] puisse être admise, mais sauf recours contre les tuteurs et administrateurs.

TITRE DEUXIÈME.

DE LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE [2].

PREMIÈRE SECTION.

DE LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE EN GÉNÉRAL.

Art. 150. Il y a société en commandite lorsque, dans une entreprise commerciale exploitée sous une raison de commerce commune, un ou plusieurs associés ne participent qu'au moyen

Ces articles organisaient une prescription analogue, sous quelques rapports, à la nouvelle prescription introduite par le Code de commerce et empruntée à la législation française.

[1] Il s'agit ici de la *restitutio in integrum* du droit romain, qui existe encore dans plusieurs législations civiles allemandes.

[2] Le projet prussien ne parlait pas de

d'apports pécuniaires (commanditaires), tandis que, pour un ou plusieurs autres associés, la participation n'est pas ainsi restreinte (associés personnellement tenus).

S'il y a plusieurs associés tenus personnellement, la société est en même temps une société en nom collectif en ce qui les concerne [1].

Pour la validité du contrat de société, il n'est point nécessaire qu'il soit fait par écrit [2].

Art. 151. La formation d'une société en commandite doit être notifiée par tous les associés au tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siège, pour être inscrite dans le registre de commerce.

La notification doit contenir :

1° Les nom, prénoms, état et domicile de chaque associé tenu personnellement;

2° Les nom, prénoms, état et domicile de chaque commanditaire, avec la mention de sa qualité de commanditaire;

3° La raison sociale et le lieu où la société a son siège;

4° Le montant de la mise de chaque commanditaire.

La notification doit être signée personnellement par tous les associés devant le tribunal de commerce, ou remise certifiée dans la

la société en commandite. Il prévoyait, en son lieu et place, une forme spéciale d'association commerciale qu'il désignait sous le nom de *société tacite*, et qui, suivant ce projet, devait, malgré cette désignation, avoir une existence légale à l'égard des tiers et être inscrite dans le registre de commerce. Au cours de la discussion, ce système a été abandonné. Les rédacteurs du Code de commerce ont préféré adopter la forme de la société en commandite, conformément au Code de commerce français. Quant à la société tacite, elle a été conservée également (art. 250 et suivants), mais comme type d'association n'ayant pas d'existence légale propre et ne devant pas être inscrite dans le registre de commerce.

[1] Comp. article 24 du Code de commerce français.

[2] Voir la note sous l'article 85.

forme authentique. Elle doit être insérée *in extenso* dans le registre de commerce. La publication de la formation de la société par les feuilles publiques (art. 13) ne contient pas l'indication des noms, états et domiciles des commanditaires, non plus que du montant de leurs mises.

Art. 152. Si la société en commandite a une ou plusieurs succursales, avis doit en être donné au tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve chaque succursale, pour qu'elle soit inscrite dans le registre de commerce.

L'avis doit contenir les indications énumérées à l'article 151 sous les nos 1 à 4, et être signé devant le tribunal de commerce par tous les associés engagés personnellement, ou certifié dans la forme authentique.

Art. 153. Les associés engagés personnellement qui ont qualité pour représenter la société, doivent écrire eux-mêmes la raison sociale accompagnée de leur propre signature devant le tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siège et devant chaque tribunal de commerce dans le ressort duquel elle a une succursale, ou remettre cette signature certifiée dans la forme authentique.

Art. 154. Le tribunal de commerce veille d'office, par des peines pécuniaires, à ce que les prescriptions contenues dans les articles 151, 152 et 153 soient observées par les associés engagés personnellement.

Art. 155. En cas de changement de la raison sociale d'une société en commandite, ou de déplacement du siège social, ces faits doivent être portés par tous les associés à la connaissance du tribunal de commerce de la manière prescrite par l'article 151,

pour être inscrits dans le registre de commerce. Le tribunal de commerce veille d'office, au moyen de peines pécuniaires, à l'observation de cette prescription par les associés engagés personnellement. Pour la publication, on applique la prescription de l'article 151 en ce qui concerne les associés commanditaires.

Les effets à l'égard des tiers se déterminent d'après les dispositions de l'article 25.

Art. 156. Lorsqu'un nouveau commanditaire entre dans une société en commandite existante, ce fait doit être notifié par tous les associés pour être inscrit dans le registre de commerce et publié, conformément à l'article 151.

Art. 157. Les rapports des associés entre eux se règlent en première ligne d'après le contrat de société. A défaut de conventions, on applique à ces rapports les dispositions légales concernant les rapports des associés en nom collectif entre eux, toutefois avec les modifications indiquées par les articles suivants (158 à 162).

Art. 158. La gestion des affaires sociales est confiée à l'associé ou aux associés engagés personnellement.

L'associé commanditaire n'a ni le droit ni l'obligation de gérer les affaires sociales.

Il ne peut s'opposer à aucun acte de gestion des associés engagés personnellement. (Articles 99 à 102).

Art. 159. Un commanditaire peut, sans le consentement des autres associés, faire, pour son propre compte ou pour celui d'autrui, des affaires dans la même branche de commerce que la société, ainsi que participer, comme associé en nom collectif, à une autre société analogue.

Art. 160. Chaque commanditaire a le droit de demander copie du bilan annuel et d'en vérifier l'exactitude par l'examen des livres et papiers.

Les autres droits attribués par l'article 105 à l'associé en nom collectif n'appartiennent pas au commanditaire.

Toutefois, sur la demande d'un commanditaire et s'il existe des motifs importants, le tribunal de commerce peut ordonner à toute époque la communication d'un bilan ou d'autres renseignements, ainsi que la production des livres et papiers.

Art. 161. Sont également applicables au commanditaire les dispositions des articles 106 à 108 touchant l'intérêt de l'apport, le calcul annuel du bénéfice ou de la perte, et le droit de prélever les intérêts et le bénéfice.

Toutefois le commanditaire ne participe à la perte que jusqu'à concurrence de son apport payé ou restant à payer.

Il n'est pas tenu de rapporter les intérêts et les bénéfices antérieurement reçus par lui, pour couvrir des pertes ultérieures; toutefois, aussi longtemps que son apport originaire est réduit par des pertes, le bénéfice annuel est employé à couvrir ces pertes.

Art. 162. Si rien n'a été convenu concernant le chiffre de la participation au bénéfice et à la perte, ce chiffre est fixé par le juge, en cas de besoin sur l'avis d'experts [1].

Art. 163. A l'égard des tiers, la société en commandite com-

[1] Le projet prussien portait que les bénéfices se répartiraient proportionnellement aux apports, et que l'associé n'ayant pas fait d'apport (c'est-à-dire n'apportant que son travail) serait assimilé, au point de vue de la répartition des bénéfices, à l'associé ayant fait l'apport le plus faible. Ce système, qui est celui du Code civil français (art. 1853), a été écarté comme conduisant à des résultats injustes.

mence à produire ses effets légaux au moment où la formation de la société est inscrite dans le registre de commerce auprès du tribunal de commerce du siège social, ou aussi par ce simple fait que la société a commencé ses affaires.

La clause d'après laquelle la société ne commencerait à exister qu'à une époque postérieure à son inscription est sans effet légal à l'égard des tiers.

Si la société a commencé ses affaires avant d'être inscrite, chaque commanditaire est obligé à l'égard des tiers, pour les engagements sociaux nés avant l'inscription, de la même manière qu'un associé engagé personnellement, à moins qu'il ne prouve que le tiers avait connaissance de sa qualité d'associé à responsabilité limitée.

Art. 164. La société en commandite peut, sous sa raison sociale, acquérir des droits et contracter des obligations, acquérir sur des immeubles la propriété ou d'autres droits réels, agir et défendre en justice.

Son domicile judiciaire ordinaire est auprès du tribunal dans le ressort duquel elle a son siège.

Art. 165. Le commanditaire ne répond des engagements de la société que sur son apport et, en tant que cet apport n'a pas été payé, jusqu'à concurrence de la partie qui reste à verser.

L'apport du commanditaire ne peut lui être remboursé, ni en totalité ni en partie, de même qu'il ne peut être dispensé de le payer, aussi longtemps que dure la société.

Il ne peut lui être payé d'intérêts par la société qu'en tant que l'apport originaire n'est pas diminué par ce payement.

Il ne peut lui être payé ni intérêt ni bénéfice, si son apport a été diminué par des pertes, avant que le montant originaire de cet apport ait été reconstitué.

Il répond des engagements de la société dans les cas et dans la mesure où il a reçu des payements de la société contrairement aux prescriptions qui précèdent.

Toutefois il n'est pas tenu de rapporter les intérêts et les bénéfices qu'il a touchés de bonne foi sur la base d'un bilan dressé de bonne foi.

Art. 166. Celui qui entre comme commanditaire dans une société de commerce déjà existante répond, dans les termes fixés par l'article précédent, de tous les engagements contractés par la société avant son entrée, et ce, soit que la raison sociale éprouve ou non une modification.

Toute stipulation contraire est sans effet légal à l'égard des tiers.

Art. 167. La société en commandite acquiert des droits et est obligée par les associés engagés personnellement; elle est représentée par eux en justice.

Les citations et autres significations adressées à la société sont valablement délivrées à un des associés ayant qualité pour la représenter.

Le commanditaire qui conclut des affaires pour la société sans déclarer expressément qu'il n'agit que comme procuriste ou fondé de pouvoirs est engagé, par ces affaires, comme un associé engagé personnellement[1].

[1] Le Code de commerce français (art. 27 modifié par la loi du 6 mai 1863) va plus loin, et défend à l'associé commanditaire de faire tout acte de gestion, même en vertu de procuration. Il est aussi plus rigoureux en ce qui concerne la sanction, car il permet au tribunal (art. 28 modifié également par la loi de 1863) de déclarer le commanditaire solidairement responsable, non pas seulement des actes de gestion qu'il a faits, mais aussi (suivant le nombre et la gravité de ces actes) de tous les engagements sociaux. Il en est de même de la loi belge du 18 mai 1873. (Art. 22 et 23.)

Art. 168. Le nom d'un commanditaire ne doit point figurer dans la raison sociale [1]; le commanditaire dont le nom figure dans la raison sociale est responsable à l'égard des créanciers de la société comme s'il était associé en nom collectif.

Art. 169. Les dispositions des articles 119, 120, 121 et 122 sont également applicables à la société en commandite.

Art. 170. Si un commanditaire meurt ou devient légalement incapable d'administrer sa fortune, ce fait n'a point pour conséquence la dissolution de la société.

Les autres dispositions contenues dans les articles 123 à 128 pour la société en nom collectif sont aussi applicables à la société en commandite.

Art. 171. En cas de dissolution d'une société en commandite, ou si un commanditaire sort de la société avec tout ou partie de son apport, ces faits doivent être inscrits dans le registre de commerce.

La publication qui en est faite ne contient pas la désignation du commanditaire et l'indication du montant de son apport.

Sont également applicables les dispositions de l'article 129.

Art. 172. Les règles applicables en matière de sociétés en nom collectif pour le mode de règlement (art. 130, 131 et 132), la liquidation et la prescription des actions contre les associés, s'appliquent également à tous les associés en matière de sociétés en commandite.

[1] Comp. article 25 du Code de commerce français et 19 de la loi belge du 18 mai 1873.

DEUXIÈME SECTION.

DISPOSITIONS SPÉCIALES À LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE PAR ACTIONS[1].

ART. 173[2]. Le capital des commanditaires peut être divisé en actions ou coupures d'actions[3].

Les actions ou coupures d'actions doivent être nominatives[4].

[1] Lors de la discussion, le principe même de l'existence des sociétés en commandite par actions a été fortement attaqué : on a prétendu que cette forme de société n'avait point de raison d'être, sinon de permettre d'éviter la nécessité d'une autorisation de l'État, dans les pays où cette autorisation était exigée pour la fondation des sociétés anonymes. Néanmoins le code a admis la société en commandite par actions, mais en la soumettant, comme la société anonyme, à la nécessité d'une autorisation. Comme, d'ailleurs, il permettait aux législations locales (ancien article 206) de déroger à cette règle, et d'affranchir les sociétés en commandite par actions de la nécessité de l'autorisation administrative, un certain nombre d'États, notamment la Prusse, la Hesse électorale, le duché de Nassau et les villes libres, avaient usé de cette faculté d'affranchissement. La loi du 11 juin 1870 (voir ci-après), a généralisé cette liberté, et affranchi les sociétés de l'autorisation administrative.

Le Code de commerce hongrois n'admet pas la société en commandite par actions.

[2] En délivrant les sociétés en commandite par actions de la nécessité de l'autorisation administrative, la loi du 11 juin 1870 a remplacé cette formalité par un certain nombre de règles nouvelles et modifié en conséquence une partie des articles du code. Ces modifications ont porté sur les articles 173 à 176, 178, 198, 199, 203 et 206. Nous n'avons pas jugé nécessaire de reproduire l'ancienne rédaction des articles ainsi modifiés. Il suffira, pour constater les changements, de se reporter au Code de commerce autrichien, qui a conservé l'ancien texte, la loi du 11 juin 1870 n'étant pas applicable à l'Autriche.

[3] Comp. article 38 du Code de commerce français. La forme de la société en commandite par actions, fréquemment employée en France, dans la période antérieure à 1863, pour échapper à la nécessité de l'autorisation administrative à laquelle les sociétés anonymes étaient alors soumises, y a donné lieu à des abus, et ces sociétés ont été réglementées successivement par la loi du 17 juillet 1856 et par celle du 24 juillet 1867.

[4] La loi française du 24 juillet 1867 ne va pas aussi loin, et permet (art. 3), sous certaines conditions, la conversion en actions au porteur des actions d'une société en commandite. Le Code allemand

Elles doivent être au moins de 50 thalers, à moins que les législations des divers États ne permettent, d'après les circonstances locales particulières, un montant moins élevé. Les actions ou coupures d'actions qui sont au porteur ou d'un montant inférieur au minimum légal sont nulles. Ceux qui émettent de pareilles actions ou coupures d'actions sont solidairement responsables envers les détenteurs pour tout le préjudice causé par l'émission.

Les dispositions précédentes s'appliquent également aux promesses d'actions et titres provisoires.

Art. 174. Une société en commandite par actions est considérée comme société de commerce, même quand l'objet de la société ne consiste pas en actes de commerce [1].

Il doit être fait un acte judiciaire ou notarié constatant la constitution de la société et la teneur du contrat social [2]. Pour la souscription des actions, une déclaration écrite suffit.

Art. 175. Le contrat de société doit contenir :

1° Les nom, prénoms, état et domicile de chaque associé engagé personnellement;

2° La raison sociale et le siège de la société;

3° L'objet de l'entreprise;

4° La durée de l'entreprise, dans le cas où celle-ci doit être bornée à un temps déterminé;

5° Le nombre et le montant des actions ou coupures d'actions;

lui-même s'est montré moins rigoureux en ce qui concerne les sociétés anonymes, dans lesquelles l'action au porteur est admise.

(1) Ce principe a été introduit par la loi du 11 juin 1870. Voir, à ce sujet, la note sous l'article 208 ci-après.

(2) La loi française du 24 juillet 1867 (art. 1er) se contente d'un acte sous seing privé pour la formation de la société, mais exige que la souscription des actions et le versement minimum du quart soient constatés par par une déclaration du gérant dans un acte notarié.

6° La disposition qu'un conseil de surveillance d'au moins trois membres devra être pris dans le sein des commanditaires et nommé par eux;

7° La forme dans laquelle sera convoquée l'assemblée générale des commanditaires;

8° La forme dans laquelle auront lieu les publications émanant de la société, et les feuilles publiques dans lesquelles devront être faites ces publications.

Art. 176. Le contrat de société doit être inscrit dans le registre de commerce auprès du tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve le siège social, et un extrait de ce contrat doit être publié.

Cet extrait doit contenir :

1° La date du contrat de société;

2° Les nom, prénoms, état et domicile de chaque associé engagé personnellement;

3° La raison sociale et le siège de la société;

4° Le nombre et le montant des actions et coupures d'actions;

5° La forme dans laquelle auront lieu les publications émanant de la société, et les feuilles publiques dans lesquelles devront être faites ces publications [1].

Si le contrat de société stipule que la sortie d'un ou de plusieurs associés engagés personnellement n'aura pas pour conséquence la dissolution de la société (art. 119), cette stipulation devra aussi être publiée.

[1] L'article 57 de la loi française du 24 juillet 1867 exige, en outre, que l'extrait mentionne la durée de la société, ce que le Code allemand ne prescrit pas. La loi belge du 18 mai 1873 (art. 9) prescrit la publication intégrale.

Art. 177. A la notification faite en vue de l'inscription dans le registre de commerce doivent être jointes :

1° L'attestation que le montant intégral du capital commanditaire est couvert par des souscriptions;

2° L'attestation qu'un quart au moins du montant souscrit par chaque commanditaire a été payé par lui [1];

3° La preuve que le conseil de surveillance a été, conformément au contrat de société (art. 175, n° 6), élu dans une assemblée générale des commanditaires.

La notification doit être signée devant le tribunal de commerce par tous les associés engagés personnellement, ou remise certifiée en la forme authentique. Les pièces annexées à la notification sont conservées au tribunal de commerce en original ou en copie certifiée.

Art. 178. Avant l'inscription dans le registre de commerce, la société en commandite n'existe pas en cette qualité. Les actions ou coupures d'actions émises avant l'inscription dans le registre sont nulles. Ceux qui émettent de pareilles actions ou coupures d'actions sont solidairement responsables envers les détenteurs pour tout le préjudice causé par l'émission.

Si, avant l'inscription dans le registre, des actes ont été faits au nom de la société, ceux qui ont fait ces actes sont personnellement et solidairement responsables.

Art. 179. Les prescriptions des articles 152 et 153 doivent aussi être suivies en matière de sociétés en commandite par actions; la notification doit contenir les indications énumérées dans l'article 176, n° 1 à 5. Le tribunal de commerce veillera d'office,

[1] Comp. loi française du 24 juillet 1867, articles 1er et 55.

au moyen de peines pécuniaires, à l'observation de ces prescriptions par les associés engagés personnellement.

Art. 180. Lorsqu'un associé fait un apport qui ne consiste pas en argent comptant ou stipule à son profit des avantages spéciaux, l'évaluation et l'examen de ces apports ou avantages doivent être ordonnés par une assemblée générale des commanditaires, et une assemblée générale ultérieure doit statuer sur leur approbation.

La décision est prise à la majorité des commanditaires présents ou représentés à l'assemblée; toutefois cette majorité doit comprendre un quart au moins de tous les commanditaires et représenter un quart au moins du capital commanditaire. L'associé qui fait l'apport ou stipule en sa faveur des avantages spéciaux ne peut voter dans cette délibération [1].

Toute convention contraire à la présente disposition est sans valeur légale.

Art. 181. Il ne doit point être émis d'actions pour représenter les parts du capital social qui correspondent aux apports des associés engagés personnellement ou qui leur sont attribuées comme avantages spéciaux.

Ces parts ne peuvent être aliénées par les associés engagés personnellement, aussi longtemps que ceux-ci conservent cette qualité.

Art. 182. Les actions ou coupures d'actions sont indivisibles.

Elles doivent être inscrites dans le registre d'actions de la société, avec indication exacte du détenteur, relatant son nom, son domicile et son état.

[1] L'article 4 de la loi française du 24 juillet 1867 contient des dispositions analogues. Voir d'ailleurs plus loin l'article 209 *b*, qui édicte, pour les sociétés anonymes, une règle analogue, mais moins rigoureuse à quelques égards.

A moins de disposition contraire du contrat de société, elles peuvent être transmises à des tiers, sans qu'il soit besoin du consentement des autres associés.

La transmission peut se faire par endossement.

Pour ce qui concerne la forme de l'endossement, sont applicables les dispositions des articles 11 à 13 de la loi générale allemande sur le change.

Art. 183. Si la propriété de l'action passe à un tiers, ce fait doit être annoncé à la société et noté dans le registre d'actions, en produisant l'action et la preuve du changement de propriétaire.

Dans les relations avec la société ne sont considérés comme propriétaires des actions que ceux qui sont portés comme tels dans le registre d'actions.

La société a le droit, mais n'est pas tenue, de vérifier les preuves du changement qui lui est annoncé.

Art. 184. Aussi longtemps que le montant d'une action n'est pas intégralement payé, le souscripteur originaire reste tenu, envers la société, de parfaire le versement; la société ne peut l'affranchir de cette obligation [1].

Art. 185. Les associés engagés personnellement sont tenus de soumettre au conseil de surveillance et aux commanditaires, au plus tard dans les six premiers mois de chaque exercice annuel, un bilan de l'exercice écoulé.

[1] L'article 3 de la loi française du 24 juillet 1867 est moins rigoureux et permet de déroger à cette règle, dans une certaine mesure, par les statuts constitutifs. De même le Code allemand est moins sévère pour les actionnaires des sociétés anonymes qui, dans certains cas, peuvent être affranchis de l'obligation de versement intégral. Voir l'article 222 ci-après.

Art. 186. Les commanditaires réunis en assemblée générale exercent les droits qui leur appartiennent en commun à l'égard des associés engagés personnellement, soit en vertu du contrat de société, soit en vertu des dispositions de la section précédente, en ce qui concerne la gestion des affaires, la communication et l'examen du bilan, la fixation du bénéfice à distribuer, la dissolution de la société ou la retraite d'associés, ainsi que le droit de demander la retraite d'un associé engagé personnellement.

Les décisions de l'assemblée générale sont exécutées par le conseil de surveillance, quand le contrat de société ne contient point une stipulation différente.

Art. 187. L'assemblée générale des commanditaires est convoquée par les associés engagés personnellement et par le conseil de surveillance, en tant que le contrat de société ne confère point ce droit à d'autres personnes encore.

Art. 188. En dehors des cas expressément déterminés par le contrat de société, une assemblée générale des commanditaires doit être convoquée, quand cette convocation paraît nécessaire dans l'intérêt de la société.

L'assemblée générale doit aussi être convoquée quand cette convocation est requise par un commanditaire ou un certain nombre de commanditaires dont les actions représentent ensemble le dixième du capital total des commanditaires; la requête doit être signée par ses auteurs; elle doit indiquer le but et les motifs de la convocation demandée. Si le contrat de société fait dépendre le droit de requérir la convocation de l'assemblée générale de la possession d'une part du capital social plus forte ou plus faible que celle qui vient d'être fixée, les dispositions du contrat feront loi.

Art. 189. La convocation de l'assemblée générale doit avoir lieu de la manière fixée par le contrat de société.

L'objet de l'assemblée générale doit, chaque fois, être publié simultanément avec la convocation. L'assemblée ne peut pas prendre de décision sur des objets qui n'ont pas été ainsi publiés; toutefois cette interdiction ne s'applique pas à la proposition faite dans l'assemblée générale et tendant à la convocation d'une assemblée générale extraordinaire.

Des propositions peuvent être faites et des questions discutées sans avoir été publiées, mais elles ne peuvent aboutir à une décision.

Art. 190. Si le contrat de société ne contient pas de disposition différente, les décisions de l'assemblée générale des commanditaires sont prises à la majorité simple, et chaque action donne droit à une voix.

Art. 191. Le conseil de surveillance ne peut, la première fois, être nommé pour plus d'un an[1]; ensuite il ne peut être nommé pour plus de cinq ans.

En tant que la nomination est faite pour une période plus longue, elle est sans valeur légale.

Art. 192. Les membres du premier conseil de surveillance ne peuvent recevoir une rémunération pour l'accomplissement de leur mandat qu'ensuite d'une décision à prendre par l'assemblée générale des commanditaires, après l'expiration du premier exercice annuel.

Si la rémunération a été accordée plus tôt, ou d'une autre manière que celle qui vient d'être indiquée, cette allocation est sans effet légal.

[1] Comp. article 5 de la loi française du 24 juillet 1867.

Art. 193. Le conseil de surveillance surveille la gestion des affaires sociales dans toutes les branches de leur administration; il peut s'informer de la marche de ces affaires, prendre, à toute époque, connaissance des livres et papiers de la société, et vérifier l'état de la caisse sociale.

Il examine les comptes annuels, les bilans et les propositions de distribution de bénéfices; il adresse un rapport annuel à l'assemblée générale sur ces différents points[1].

Art. 194. Le conseil de surveillance a le droit de soutenir contre les associés engagés personnellement les procès qui sont décidés par l'assemblée générale.

Chaque commanditaire a la faculté d'intervenir à ses frais dans le procès.

S'il s'agit de la responsabilité propre du conseil de surveillance, celui-ci peut, sans et même contre la décision de l'assemblée générale, attaquer les associés engagés personnellement.

Art. 195. Si les commanditaires veulent, de concert et dans un intérêt commun, intenter eux-mêmes une demande contre les associés engagés personnellement, ou s'ils ont à suivre un procès contre les membres du conseil de surveillance, ils sont représentés par des fondés de pouvoir qui sont élus dans l'assemblée générale[2].

Si, pour une raison quelconque, l'élection de fondés de pouvoir par l'assemblée générale se trouve empêchée, le tribunal de commerce peut, sur la demande qui lui en est faite, désigner les fondés de pouvoir.

[1] Comp. article 10 de la loi française du 24 juillet 1867.

[2] L'article 17 de la loi française du 24 juillet 1867 attribue à des actionnaires représentant le vingtième au moins du capital social le droit de constituer, en vue de ces procès, un ou plusieurs mandataires communs. Il permet aussi aux actionnaires d'agir individuellement.

Chaque commanditaire a le droit d'intervenir à ses frais dans le procès.

Art. 196. La société acquiert des droits et est obligée par les associés engagés personnellement; elle est représentée par eux en justice.

Les citations et autres significations adressées à la société sont valablement délivrées à un des associés ayant qualité pour représenter la société.

La disposition de l'article 167 concernant le commanditaire qui conclut des affaires pour la société ne s'applique pas à la société en commandite par actions.

Art. 197. Les apports ne peuvent être restitués aux commanditaires pendant la durée de la société.

Des intérêts à un taux déterminé ne peuvent ni être stipulés par les commanditaires ni leur être payés; on ne peut répartir entre eux que le bénéfice net résultant du bilan annuel, après déduction du fonds de réserve, si le contrat de société prescrit la formation d'un pareil fonds [1].

Les commanditaires répondent des engagements de la société dans les cas et dans la mesure où ils ont reçu de la société des payements contrairement aux présentes dispositions; toutefois ils ne sont pas tenus de rapporter les dividendes reçus de bonne foi.

Art. 198. Tout changement du contrat de société doit, pour être valable, être fait devant notaire ou en justice.

Le contrat introduisant un changement doit, comme le contrat

[1] V. les notes sur les articles 216 et 217. En ce qui concerne le payement d'intérêts, l'article 217 admet, pour les sociétés anonymes, une exception qui n'existe pas pour les sociétés en commandite par actions.

originaire, être inscrit dans le registre de commerce et publié en extrait. (Art. 176, 179.)

Le contrat modicatif n'a point d'effet légal avant d'être inscrit dans le registre de commerce auprès du tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siège.

Art. 199. Un accord par lequel est décidée la retraite d'un ou de plusieurs associés engagés personnellement équivaut à la dissolution de la société. Un pareil accord ne peut être conclu qu'avec l'assentiment d'une assemblée générale des commanditaires.

Toutefois il peut être stipulé par le contrat de société ou par un contrat modificatif (art. 198) que la retraite d'un ou de plusieurs associés engagés personnellement n'aura pas pour suite la dissolution de la société, s'il reste au moins encore un associé engagé personnellement. Pour ce qui concerne l'inscription dans le registre de commerce, les dispositions de l'article 129 sont applicables.

Art. 200. Quand un commanditaire meurt ou tombe en faillite, ou devient légalement incapable d'administrer sa fortune, la dissolution de la société n'en est point la conséquence. L'article 126 n'est point applicable aux créanciers personnels d'un commanditaire. Sauf ce qui vient d'être dit, les articles 123 à 128 s'appliquent également à la société en commandite par actions.

Art. 201. La dissolution de la société doit, lorsqu'elle n'est pas la conséquence de la faillite sociale, être inscrite dans le registre de commerce.

Cette inscription doit avoir lieu, même quand la société finit par l'expiration du temps pour lequel elle avait été formée.

Art. 202. En cas de dissolution d'une société en commandite par actions provenant d'une cause autre que la faillite sociale, la répartition de l'actif entre les associés ne doit pas être faite avant qu'un an se soit écoulé depuis le jour où la dissolution de la société a été inscrite dans le registre de commerce.

Les créanciers dont le nom est indiqué par les livres de commerce de la société, ou qui sont connus d'une autre manière, doivent être invités par des avis spéciaux à se présenter; s'ils ne se présentent point, le montant de leurs créances doit être déposé judiciairement.

Doit être déposé également le montant des engagements encore en suspens et des dettes litigieuses, lorsque la répartition de l'actif social n'est pas ajournée jusqu'à leur exigibilité ou qu'une sûreté suffisante n'est pas donnée aux créanciers.

Art. 203. Un remboursement partiel du capital des commanditaires n'est possible que moyennant une modification du contrat de société.

Le remboursement ne peut avoir lieu qu'en observant les dispositions qui régissent la répartition de l'actif social en cas de dissolution. (Art. 201, 202.)

Art. 204. Les membres du conseil de surveillance sont, comme les associés engagés personnellement, tenus solidairement de verser l'équivalent des payements faits, lorsque, à leur connaissance et sans opposition de leur part,

1° Des apports ont été remboursés aux commanditaires;

2° On a payé des intérêts ou dividendes qui n'étaient pas prélevés sur le bénéfice afférent aux actions;

3° La répartition de l'actif social ou un remboursement partiel du capital des commanditaires a eu lieu sans observer les prescriptions légales. (Art. 202, 203.)

Art. 205. La liquidation est faite, en l'absence de dispositions différentes du contrat de société, par tous les associés engagés personnellement et par une ou plusieurs personnes élues par l'assemblée générale des commanditaires.

Art. 206 [1]. Les associés engagés personnellement et les membres du conseil de surveillance sont punis d'un emprisonnement de trois mois au plus,

1° Lorsque, avec intention, ils ont donné, pour l'inscription dans le registre de commerce, des indications fausses sur la souscription ou le versement du capital des commanditaires;

2° Lorsque, par leur faute et pendant plus de trois mois, la société est restée sans conseil de surveillance, ou le conseil de surveillance sans le nombre de membres nécessaire pour la validité de ses décisions;

3° Lorsque, dans leurs exposés, dans les situations dressées par eux de l'état de l'actif social ou dans les rapports faits à l'assemblée générale, ils ont, en connaissance de cause, représenté faussement ou dissimulé l'état des affaires de la société.

Si, dans les cas 2 et 3, il est reconnu qu'il existe des circonstances atténuantes, la peine sera une amende de 1,000 thalers au maximum.

[1] Cet article a été ajouté par la loi du 11 juin 1870. Le Code de commerce originaire ne contenait pas de dispositions pénales, le droit criminel ayant, jusqu'à la fondation de la Confédération du Nord, été réservé à la législation particulière des différents pays. L'article 206 ancien permettait aux législations locales d'affranchir les sociétés en commandite par actions de la nécessité de l'autorisation administrative. Il est devenu sans objet, la loi du 11 juin 1870 ayant fait de cet affranchissement une mesure générale.

TITRE TROISIÈME.

DE LA SOCIÉTÉ ANONYME

PREMIÈRE SECTION.

PRINCIPES GÉNÉRAUX [1].

Art. 207. Une société est une société anonyme (*Aktiengesellschaft*) quand tous les associés n'y participent que par des apports, sans être personnellement responsables des engagements de la société.

Le capital social se partage en actions ou en coupures d'actions.

[1] La loi du 11 juin 1870 a, pour les sociétés anonymes de même que pour les sociétés en commandite par actions, supprimé la nécessité de l'autorisation administrative. Le Code de commerce avait d'ailleurs déjà permis aux législations des divers pays de supprimer cette nécessité. En conséquence, les États suivants : Brême, Hambourg, Lubeck, Oldenbourg, Bade, Wurtemberg, Saxe, avaient affranchi les sociétés par actions et en commandite par actions de l'autorisation administrative. D'autres (Prusse, Schleswig et Holstein, Lauenbourg, Nassau, Waldeck, Francfort, Anhalt-Dessau, Hesse électorale) avaient affranchi la société en commandite par actions, mais non la société anonyme. Les autres États avaient maintenu la nécessité de l'autorisation pour les deux catégories de sociétés. La loi du 11 juin 1870 a fait cesser cette diversité. En France, les sociétés anonymes, soumises par le Code de commerce à la nécessité de l'autorisation, en ont été affranchies, d'abord par la loi du 23 mai 1863 sur les sociétés à responsabilité limitée, puis, d'une manière générale, par la loi du 24 juillet 1867, sauf pour les sociétés d'assurance sur la vie. La loi belge du 18 mai 1873 a adopté le même principe, qui est également en vigueur en Angleterre et en Hongrie. Dans la plupart des autres pays de l'Europe, les sociétés anonymes sont encore soumises à la formalité de l'autorisation.

La loi allemande du 11 juin 1870 (voir le texte de cette loi à la suite du texte du Code) a modifié un certain nombre d'articles du Code de commerce concernant les sociétés anonymes. Ces changements ont porté sur les articles 207 à 212, 214, 215, 217, 222, 225, 239, 240, 242, 247 à 249. Pour constater ces changements, il suffit de se reporter au Code de commerce autrichien qui a conservé la rédaction primitive.

Les actions ou coupures d'actions sont indivisibles.

Elles peuvent être au porteur ou nominatives.

Art. 207 *a*. Les actions ou coupures d'actions doivent, quand elles sont nominatives, être d'un montant d'au moins 50 thalers, et, quand elles sont au porteur, d'un montant d'au moins 100 thalers. Dans les sociétés d'assurances, les actions ou coupures d'actions, même nominatives, doivent être d'un montant d'au moins 100 thalers[1].

Les actions ou coupures d'actions d'un montant moins élevé sont nulles. Ceux qui émettent de pareilles actions ou coupures d'actions sont solidairement responsables envers les détenteurs pour tout le préjudice causé par l'émission.

Le montant nominal des actions ou coupures d'actions ne peut être diminué ni augmenté pendant la durée de la société.

Les dispositions précédentes s'appliquent aussi aux promesses d'actions et titres provisoires.

Art. 208. Une société anonyme est considérée comme société de commerce, même quand l'objet de l'entreprise ne consiste pas en actes de commerce[2].

Il doit être dressé un acte judiciaire ou notarié sur la formation de la société et la teneur du contrat de société (statuts)[3].

[1] La loi française fait dépendre le montant minimum de l'action, non pas de la nature des titres (nominatifs ou au porteur), ni de l'objet de la société, mais du montant du capital social. Les lois belge et hongroise n'imposent aucun montant minimum de l'action.

[2] Ce principe a été posé par la loi du 11 juin 1870 : il n'existe pas dans la législation française. D'après la jurisprudence française, le caractère civil ou commercial de la société se détermine suivant la nature des opérations sociales.

[3] La loi française du 24 juillet 1867 se contente (art. 21) d'un acte sous seing privé en double original pour la formation de la société : mais la souscription du capital social et le versement du quart doivent être constatés par les fondateurs dans un acte notarié (art. 1er et 24). La

Pour la souscription d'actions une déclaration écrite suffit.

Art. 209. Le contrat de société doit spécialement déterminer :

1° La raison sociale et le siège de la société;

2° L'objet de l'entreprise;

3° La durée de l'entreprise, dans le cas où cette durée est bornée à un temps limité;

4° Le montant du capital social et celui de chaque action ou coupure d'action;

5° La question de savoir si les actions seront nominatives ou au porteur, et, s'il y a lieu, la proportion respective des actions de ces deux catégories, ainsi que le mode de conversion des actions au porteur en nominatives et réciproquement, si cette transformation est admise [1];

6° L'établissement d'un conseil de surveillance [2] d'au moins trois membres, élus parmi les actionnaires;

7° Les règles d'après lesquelles on devra dresser le bilan, calculer et payer le bénéfice, de même que le mode d'examen du bilan;

loi belge exige un ou plusieurs actes authentiques auxquels comparaissent tous les associés (art. 30), ou, si la constitution a eu lieu au moyen de souscriptions, une assemblée générale tenue devant notaire, avec procès-verbal authentique. (Art. 32.)

[1] Cette conversion est de droit en France, dans les sociétés qui admettent le titre au porteur. (Art. 8 de la loi du 23 juin 1857.)

[2] L'institution d'un conseil de surveillance pour les sociétés anonymes n'est pas prescrite par la loi française, qui exige, au lieu et place de ce conseil, la nomination annuelle d'un ou plusieurs commissaires, associés ou non. (Art. 32 de la loi du 24 juillet 1867). Il résulte implicitement de la disposition ci-dessus du Code allemand qu'il faut au moins trois actionnaires pour fonder une société par actions. Le Code allemand ne contient pas d'autre dispositions sur le nombre minimum d'associés nécessaires pour créer une société de cette nature, à la différence des lois française, anglaise et belge, qui exigent, à cet effet, sept actionnaires au moins.

8° Le mode de nomination et la composition de la direction (*Vorstand*[1]), ainsi que la manière dont les membres de la direction et les employés de la société établiront leur qualité;

9° La forme suivant laquelle les actionnaires seront convoqués;

10° Les conditions du droit de vote des actionnaires, et la forme suivant laquelle ce droit s'exercera;

11° Les objets sur lesquels une décision ne pourra pas être prise par la simple majorité des voix des actionnaires ayant répondu à la convocation, mais seulement par une majorité plus forte ou sous d'autres conditions;

12° La forme suivant laquelle auront lieu les publications émanant de la société, ainsi que les feuilles publiques dans lesquelles devront avoir lieu ces publications.

Art. 209 *a*. Après la souscription du capital social, une assemblée générale des actionnaires doit, sur la base des certificats qui lui sont produits, constater par un vote que le capital social est entièrement souscrit et que 10 p. o/o au moins[2], 20 p. o/o au moins dans les sociétés d'assurances, sont versés sur chaque

[1] Le terme allemand de *Vorstand* n'a pas d'équivalent exact en français : le mot de direction semble être celui qui en donne la traduction la plus approximative. Le *Vorstand* allemand, qui peut se composer d'une ou de plusieurs personnes, est l'organe qui représente la société dans ses relations avec les tiers; ordinairement, dans la pratique, ces fonctions sont confiées à un ou plusieurs directeurs : mais rien n'empêche d'investir un conseil d'administration des fonctions de *Vorstand*.

[2] La loi française exige, pour que la société soit constituée, le versement du quart au moins de chaque action. On a vu plus haut (art. 177) que le Code allemand pose la même règle en ce qui concerne les sociétés en commandite par actions. Le Code hongrois exige le versement de 30 p. o/o. La loi belge, au contraire, se contente du versement du vingtième. D'après les lois anglaises (*Companies act* de 1862, art. 17, 18), la société peut être enregistrée et commencer à fonctionner avant que son capital soit souscrit, du moment que sept personnes ont signé le memorandum d'association et souscrit chacune au moins une action.

action, à moins que le contrat de société n'ait été signé entre tous les actionnaires et que l'accomplissement de ces conditions ne s'y trouve déjà constaté.

Le vote de l'assemblée doit être constaté par un acte judiciaire ou notarié.

Art. 209 *b*. Si un actionnaire fait un apport destiné à former partie du capital social et ne consistant pas en argent comptant, ou bien lorsque des établissements ou autres objets doivent être repris par la société à former, la valeur de l'apport ou des objets à reprendre doit être fixée dans le contrat de société, qui stipule également le nombre d'actions ou le prix accordé en échange. Tout avantage spécial stipulé au profit d'un actionnaire doit de même être fixé dans le contrat de société.

Après souscription du capital social, dans les cas indiqués par le paragraphe précédent, le contrat de société doit être approuvé par un vote de l'assemblée générale des actionnaires, à moins que le contrat de société n'ait été signé entre tous les actionnaires [2].

La majorité qui approuve le contrat doit comprendre au moins un quart de tous les actionnaires et représenter au moins un quart du capital social [2]. L'associé qui fait l'apport ou stipule à son profit un avantage spécial n'a pas droit de vote.

Le vote de l'assemblée doit être constaté par un acte judiciaire ou notarié.

Art. 209 *c*. La convocation de l'assemblée générale a lieu, dans

[1] La disposition du présent article diffère de celle de la loi française (art. 4 de la loi du 24 juillet 1867), et aussi de celle de l'article 180 ci-dessus concernant les sociétés en commandite par actions, en ce qu'elle ne prescrit pas deux assemblées successives dont la première ordonne l'examen et la seconde statue sur le résultat de cet examen.

[2] L'article 4 de la loi française du 24 juillet 1867 contient une disposition analogue.

le cas des articles 209 *a* et 209 *b*, d'après les dispositions que le contrat de société contient au sujet de la convocation des assemblées générales.

Art. 210. Le contrat de société doit être inscrit dans le registre de commerce auprès du tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siège, et publié en extrait [1].

L'extrait doit contenir :

1° La date du contrat de société;

2° La raison sociale et le siège de la société;

3° L'objet et la durée de l'entreprise;

4° Le montant du capital social et celui des actions ou parts d'action;

5° L'indication si les actions sont au porteur ou nominatives;

6° La forme suivant laquelle auront lieu les publications émanant de la société, ainsi que les feuilles publiques où ces publications devront être insérées.

Si le contrat de société détermine une forme suivant laquelle la direction fait connaître ses décisions et signe pour la société, cette clause du contrat doit également être publiée.

Art. 210 *a*. A la notification faite en vue de l'inscription dans le registre de commerce doivent être jointes :

1° L'attestation que le montant intégral du capital social est couvert par des souscriptions;

2° L'attestation que 10 p. o/o au moins, dans les compagnies

[1] La loi belge du 18 mai 1873 (art. 9) exige la publication intégrale du texte des actes de société anonyme ou en commandite par actions. Plusieurs lois introductives du Code de commerce allemand (notamment celles de Prusse et de Bavière), ont, d'ailleurs, ordonné aussi la publication du texte entier des statuts dans une feuille officielle.

d'assurances 20 p. o/o au moins, du montant souscrit par chaque actionnaire ont été versés;

3° La preuve que le conseil de surveillance a été, conformément au contrat de société, élu dans une assemblée générale des actionnaires;

4° S'il y a lieu, l'acte judiciaire ou notarié constatant les décisions de l'assemblée générale sur les matières indiquées dans les articles 209 *a* et 209 *b*.

La notification doit être signée devant le tribunal de commerce ou remise en la forme authentique par tous les membres de la direction. Les pièces annexées à la notification sont conservées au tribunal de commerce en original ou en copie certifiée.

Art. 211. Avant l'inscription dans le registre de commerce la société anonyme n'existe pas en cette qualité. Les actions ou coupures d'actions émises avant l'inscription sont nulles. Ceux qui les émettent sont solidairement responsables envers les détenteurs pour tout le préjudice causé par l'émission.

Si, avant l'inscription dans le registre, des actes ont été faits au nom de la société, les auteurs de ces actes sont personnellement et solidairement responsables.

Art. 212. Si la société anonyme a une ou plusieurs succursales, avis doit en être donné au tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve chaque succursale, pour qu'elle soit inscrite dans le registre de commerce[1].

La notification doit être signée devant le tribunal de commerce ou remise en la forme authentique par tous les membres de la direction; elle doit contenir les indications prescrites par l'article 210, nos 2 et 3. Le tribunal de commerce veille d'office, au

[1] Comp. article 59 de la loi française du 24 juillet 1867.

moyen de peines pécuniaires, à ce que les membres de la direction se conforment à ces prescriptions.

Art. 213. La société anonyme, comme telle, a ses droits et ses obligations propres : elle peut acquérir la propriété et d'autres droits réels sur des immeubles; elle peut agir et défendre en justice. Son domicile judiciaire ordinaire est auprès du tribunal dans le ressort duquel elle a son siège.

Art. 214. Toute décision de l'assemblée générale ayant pour objet la prolongation de la durée de la société ou un changement des dispositions du contrat de société doit, pour être valable, être constatée par acte judiciaire ou notarié.

Cette décision doit, comme le contrat originaire, être inscrite dans le registre de commerce et publiée[1]. (Art. 210, 212.)

La décision n'a pas d'effet légal avant d'être inscrite dans le registre du commerce auprès du tribunal de commerce dans le ressort duquel la société a son siège.

Art. 215. Le changement de l'objet de la société ne peut être décidé par la majorité des voix, à moins que ceci ne soit expressément autorisé par le contrat de société[2].

Il en est de même du cas où la société doit être dissoute par la transmission de son actif et de son passif à une autre société anonyme, moyennant remise d'actions de cette dernière société.

[1] Comp. article 61 de la loi française du 24 juillet 1867.

[2] Il semble résulter de cet article (sans être cependant bien certain) que l'assemblée des actionnaires pourrait, à l'unanimité des membres présents, décréter le changement de l'objet de la société ou sa fusion. D'autre part, quelques commentateurs concluent de l'article précédent que l'assemblée générale peut, à la simple majorité, voter toutes autres modifications des statuts. Cette opinion est repoussée par d'autres auteurs (voir notamment Renaud, § 55), qui sou-

La société anonyme ne peut point acquérir ses propres actions [1]. Elle ne peut non plus amortir ses propres actions, à moins que cet amortissement ne soit autorisé, soit par le contrat de société originaire, soit par une décision modifiant ce contrat et prise avant l'émission des actions.

DEUXIÈME SECTION.

RÈGLES CONCERNANT LES ACTIONNAIRES.

Art. 216. Chaque actionnaire a une part proportionnelle de l'actif de la société.

Il ne peut pas redemander les sommes payées par lui, et, aussi longtemps que dure la société, il n'a de droit que sur les bénéfices nets, en tant que ces bénéfices, d'après le contrat de société, doivent être répartis entre les actionnaires.

Art. 217. Des intérêts à un taux déterminé ne peuvent ni être stipulés en faveur des actionnaires, ni leur être payés; on ne peut répartir entre eux que ce qui, d'après le bilan annuel, constitue l'excédent net au delà du capital intégral versé, après déduction du fonds de réserve, si le contrat de société prescrit la formation d'un pareil fonds [2]. Si le montant total du capital versé a été di-

iennent qu'en l'absence d'une clause expresse des statuts, les modifications statutaires ne peuvent être votées que par l'unanimité des actionnaires. Le Code allemand ne contient d'ailleurs aucun article prescrivant, comme l'article 31 de la loi française, la présence d'un certain nombre d'actionnaires plus considérable que dans les assemblées ordinaires, lorsqu'il est question de prendre certaines décisions d'une importance spéciale.

[1] Cette règle, sur laquelle est muette la législation française, a été introduite par la loi du 11 juin 1870. Elle a été également admise, quoique d'une manière moins absolue, par la loi belge (art. 134), qui ne permet l'achat d'actions ou parts sociales par la société même, qu'au moyen d'un prélèvement net sur les bénéfices réels opéré conformément aux statuts ou aux délibérations de l'assemblée générale.

[2] La loi française du 24 juillet 1867

minué par des pertes, les actionnaires ne peuvent recevoir de dividendes jusqu'à ce que ce capital ait été reconstitué.

Toutefois il peut être stipulé que les actionnaires recevront des intérêts à un taux déterminé pendant un certain temps fixé par le contrat de société, nécessaire pour la mise en train de l'entreprise jusqu'au moment de l'exploitation complète [1].

Art. 218. L'actionnaire n'est, en aucun cas, tenu de rapporter les intérêts et dividendes reçus de bonne foi [2].

Art. 219. L'actionnaire n'est pas tenu de contribuer, pour un montant plus élevé que celui qui est fixé par les statuts pour chaque action, aux dépenses à faire pour l'objet de la société et pour l'exécution des engagements sociaux.

Art. 220. L'actionnaire qui ne verse pas en temps voulu le montant de son action est tenu de plein droit au payement d'intérêts moratoires.

Le contrat de société peut établir des clauses pénales pour le cas de retard de tout ou partie des versements souscrits, et ce sans avoir égard aux dispositions légales limitatives concernant les clauses pénales en général [3]; il pourra également être stipulé

(art. 36) et la loi belge (art. 62) rendent obligatoire la constitution d'un fonds de réserve.

On avait proposé, dans le cours de la discussion, une clause additionnelle permettant de distribuer, en cours d'exercice, un à-compte pris sur les bénéfices. Cette disposition a été rejetée. Le Code hongrois a admis implicitement cette manière de procéder, qui, dans le silence de la loi, est autorisée également par la jurisprudence et la coutume en France.

[1] Cette manière de procéder est également admise en France par la jurisprudence, dans le silence de la loi.

[2] D'après la loi française de 1867, on ne peut réclamer aux actionnaires que les dividendes touchés par eux en l'absence d'un inventaire ou en dehors des résultats de l'inventaire.

[3] Cette disposition se réfère à diverses législations allemandes qui limitent les effets légaux de la clause pénale et la soumettent à l'appréciation du juge.

que les actionnaires en défaut seront déchus, au profit de la société, des droits résultant de la souscription des actions et des versements partiels déjà effectués.

Art. 221. Si le contrat de société n'a pas déterminé une forme spéciale suivant laquelle auront lieu les appels de versements, ces appels se feront de la manière indiquée par le contrat de société pour les publications de la société en général. (Art. 209, n° 11.)

Toutefois, dans aucun cas, l'actionnaire ne peut être déclaré déchu de son droit, si l'appel de versement n'a pas eu lieu trois fois au moins dans les feuilles publiques désignées à cet effet (art. 209, n° 11), la dernière fois quatre semaines au moins avant le terme final fixé pour les versements. Si les actions sont nominatives et ne peuvent être transférées sans le consentement des autres actionnaires, la publication des appels de versements peut être faite par avis spéciaux adressés aux actionnaires individuellement, au lieu des insertions dans les feuilles publiques.

Art. 222. Quand les actions ou parts d'actions sont au porteur, les règles suivantes sont applicables :

1° L'émission des actions ne doit pas avoir lieu avant le versement intégral de leur montant nominal[1]; il ne doit point être délivré, pour les versements partiels effectués, de promesses d'actions ou titres provisoires au porteur;

2° Le souscripteur de l'action est, en tous cas, tenu au payement

[1] Les législations anglaise, belge et hollandaise, interdisent également l'émission d'actions au porteur, avant la libération totale. La loi française du 24 juillet 1867 est moins rigoureuse, et permet l'émission d'actions au porteur après versement de 50 %, sous certaines conditions. D'ailleurs, comme l'article 222 du Code allemand permet, dans certains cas (voir § 3 de cet article), l'émission de titres provisoires au porteur, après versement de 40 % ou même de 25 %, la sévérité du § 1 est plus apparente que réelle.

de 40 p. o/o du montant nominal de l'action : il ne peut s'affranchir de cette obligation en transportant ses droits à un tiers, ni en être relevé par la société; si le souscripteur de l'action est déclaré déchu de son droit de souscripteur pour cause de retard dans le versement (art. 220), il n'en reste pas moins tenu au payement de 40 p. o/o du montant nominal de l'action;

3° Il peut être stipulé dans le contrat de société que le souscripteur, après versement de 40 p. o/o, pourra être déchargé de la responsabilité des versements ultérieurs, sous des conditions déterminées par le contrat, et que, dans les cas où le souscripteur aura été ainsi déchargé, il pourra être délivré des promesses d'actions ou titres provisoires au porteur du chef des versements effectués [1].

Les lois locales qui ont abaissé à 25 p. o/o du montant nominal de l'action le minimum des versements (art. 222, n°s 2 et 3), ne sont point modifiées par le présent article [2].

Art. 223. Quand les actions sont nominatives, on applique également aux sociétés anonymes les dispositions concernant l'enregistrement des actions dans le registre d'actions et leur transfert à des tiers en matière de société en commandite par actions. (Art. 182 et 183.)

[1] La loi française du 24 juillet 1867 exige le versement de cinquante pour cent (art. 3), et ne décharge le souscripteur originaire du titre et ceux auxquels il l'a cédé avant la libération de moitié, que deux ans après la délibération de l'assemblée générale qui a décidé la conversion, en vertu d'une disposition des statuts. La loi belge du 18 mai 1873 (art. 40 et 42) porte que les actions sont nominatives jusqu'à leur entière libération, et que le souscripteur est responsable du montant total de l'action sans pouvoir, par la cession des actions, s'affranchir de contribuer aux dettes antérieures à la publication de cette cession. D'après le Code hongrois (art. 153), le souscripteur est responsable en tous cas, même après la cession, jusqu'à concurrence de 50 % du montant nominal.

[2] Usage a été fait de cette faculté par un certain nombre de lois particulières, celles de Saxe, Mecklembourg, Hesse-Darmstadt, Hesse électorale, Hanovre, Hambourg et Brême.

Aussi longtemps que le montant de l'action n'est pas entièrement versé, l'actionnaire ne s'affranchit pas de son obligation de verser le reliquat en transférant son droit à un tiers, sauf si la société le décharge de son obligation et accepte le nouvel acquéreur en son lieu et place.

Même dans ce cas, l'actionnaire sortant reste tenu subsidiairement, jusqu'à concurrence du montant du reliquat à verser, pour tous les engagements contractés par la société antérieurement à sa sortie. Cette obligation dure pendant une année à compter du jour de la sortie.

Art. 224. Les droits qui appartiennent aux actionnaires dans les affaires sociales, spécialement en ce qui concerne la gestion des affaires, la communication et l'examen du bilan, et la fixation des bénéfices à répartir, sont exercés par la totalité des actionnaires dans l'assemblée générale. Faute de disposition différente du contrat de société, chaque action donne droit à une voix.

Art. 225. Les dispositions contenues dans les articles 191 et 192 pour le conseil de surveillance d'une société en commandite par actions s'appliquent également au conseil de surveillance d'une société par actions.

Art. 225 *a*. Le conseil de surveillance surveille la gestion des affaires sociales dans toutes les branches de leur administration : il peut se tenir au courant de la marche de ces affaires, prendre connaissance à toute époque des livres et papiers de la société, et vérifier le contenu de la caisse sociale[1].

[1] A ces divers points de vue, le conseil de surveillance a des pouvoirs plus étendus que ceux des commissaires institués par les articles 32 et 33 de la loi française du 24 juillet 1867. D'après la loi belge (art. 55), les commissaires ont, à peu de chose près, les mêmes droits que le conseil de surveillance des Codes allemand et hongrois.

Il examine les comptes annuels, les bilans et les propositions de répartition de bénéfices, et adresse un rapport annuel à l'assemblée générale des actionnaires sur ces différents points.

Il doit convoquer une assemblée générale, lorsque cette convocation est nécessaire dans l'intérêt de la société.

Art. 225 *b*. Les membres du conseil de surveillance sont personnellement et solidairement tenus de dommages et intérêts[1] lorsque, à leur connaissance et sans opposition de leur part,

1° Des apports ont été remboursés aux actionnaires, ou que des actions de la société ont été acquises ou amorties contrairement aux dispositions de l'article 215, § 3;

2° On a payé des intérêts ou dividendes qui, d'après les dispositions de l'article 217, ne devaient point être payés;

3° La répartition de l'actif social, un remboursement partiel ou une réduction du capital social a eu lieu sans l'observation des prescriptions légales. (Art. 245 et 248.)

Art. 226. S'il s'agit de suivre des procès contre les membres de la direction ou du conseil de surveillance, on applique également aux sociétés anonymes les dispositions concernant les sociétés en commandite par actions[2]. (Art. 194, 197.)

TROISIÈME SECTION.

DROITS ET OBLIGATIONS DE LA DIRECTION.

Art. 227. Toute société anonyme doit avoir une direction

[1] La loi française (art. 43), se réfère simplement, en ce qui concerne la responsabilité des commissaires, aux règles générales du mandat. Il en est de même de la loi belge. (Art. 55.)

[2] Voir la note sous l'article 195.

(art. 209, n° 7), par laquelle elle est représentée en justice et hors justice.

La direction peut se composer d'un ou de plusieurs membres : ces membres peuvent être salariés ou non, être ou ne pas être actionnaires[1].

Ils peuvent être révoqués à toute époque, sans préjudice de l'indemnité qui peut leur être due en vertu de conventions.

Art. 228. Les noms des membres de la direction doivent, aussitôt après leur désignation, être notifiés pour être inscrits dans le registre de commerce. A la notification doit être jointe la preuve de leur qualité.

Ils doivent donner leur signature devant le tribunal de commerce, ou remettre cette signature authentiquement certifiée.

Le tribunal de commerce veille d'office, au moyen de peines pécuniaires, à l'observation de ces prescriptions par les membres de la direction.

Art. 229. La direction fait connaître ses décisions et signe pour la société, de la manière fixée par le contrat de société. La signature de tous les membres de la direction est nécessaire, faute de disposition spéciale à ce sujet dans le contrat de société.

Pour signer, chaque membre de la direction ajoute son nom au nom de la société ou à la désignation du titre de la direction.

Art. 230. La société acquiert des droits et contracte des obligations par les actes que la direction fait en son nom : peu im-

[1] La loi française du 24 juillet 1867 exige (art. 22), que les administrateurs soient pris parmi les associés. D'après la loi belge (art. 45 et 48), les administrateurs, qui doivent être au moins au nombre de trois, n'ont pas besoin d'être actionnaires, mais sont astreints, dans tous les cas, à un dépôt d'actions de la société, appartenant à eux-mêmes ou à des tiers.

porte que l'acte ait été fait expressément au nom de la société, ou qu'il résulte des circonstances que, d'après la volonté des contractants, l'acte a été fait pour la société.

Art. 231. La direction est tenue, à l'égard de la société, d'observer les restrictions qui ont été apportées par le contrat de société ou par décisions de l'assemblée générale, à l'étendue du pouvoir qu'elle a de représenter la société.

A l'égard des tiers, la restriction du pouvoir qu'a la direction de représenter la société n'a point d'effet légal [1]. Ceci s'applique notamment aux cas où le pouvoir de représentation est limité à certaines affaires ou catégories d'affaires, ou ne doit s'exercer que dans certaines circonstances, pour un certain temps ou en certains lieux, ou est subordonné, pour certaines affaires, à l'approbation de l'assemblée générale, d'un conseil d'administration, d'un conseil de surveillance ou d'un autre organe des actionnaires.

Art. 232. Les serments à prêter au nom de la société sont prêtés en son nom par la direction.

Art. 233. Tout changement des membres de la direction doit, sous peine d'amende, être notifié pour être inscrit dans le registre de commerce.

Le changement ne peut être opposé aux tiers que s'il a lieu dans les conditions fixées par l'article 46 pour l'extinction de la procuration.

[1] Ce principe, très rigoureux pour les actionnaires, n'existe pas dans la législation française, et la jurisprudence admet en France, dans le silence de la loi, que les administrateurs ne peuvent engager la société que par les actes qu'ils font dans la limite de leurs attributions statutaires. La même solution résulte implicitement de la rédaction de l'article 44 de la loi belge de 1873.

Art. 234. La gestion des affaires de la société, de même que la représentation de la société relativement à cette gestion, peut être confiée également à d'autres mandataires ou employés de la société. Dans ce cas, l'étendue de leurs pouvoirs se règle d'après le mandat qui leur a été donné; dans le doute, ces pouvoirs s'étendent à tous les actes que comporte d'ordinaire l'exécution d'affaires de cette nature.

Art. 235. Pour la délivrance de citations ou d'autres significations adressées à la société, il suffit qu'elles aient été remises à un membre de la direction, ayant qualité pour signer seul ou avec d'autres, ou bien à un employé de la société, ayant qualité pour la représenter en justice.

Art. 236. L'assemblée générale des actionnaires est convoquée par la direction, sauf le droit qui peut avoir été donné aussi à d'autres personnes par le contrat de société de faire cette convocation.

Art. 237. Indépendamment des cas prévus expressément dans le contrat de société, une assemblée générale doit être convoquée lorsque cette convocation paraît nécessaire dans l'intérêt de la société.

L'assemblée générale doit être aussi convoquée quand cette convocation est requise, avec indication du but et des motifs, par une demande signée d'un ou plusieurs actionnaires, dont les actions représentent ensemble le dixième du capital social [1]. Si

[1] D'après la loi belge (art. 60), des actionnaires représentant le cinquième du capital social, peuvent demander la convocation d'une assemblée générale. La législation anglaise pose une règle analogue, et ajoute que les actionnaires qui ont fait la demande peuvent convoquer eux-mêmes l'assemblée, si le conseil d'administration ne donne pas suite à leur requête. (Règlement annexé à l'acte de 1862.)

le contrat de société fait dépendre le droit de requérir la convocation d'une assemblée générale de la possession d'une proportion du capital social plus forte ou moins forte que celle qui vient d'être indiquée, les dispositions du contrat doivent être appliquées.

Art. 238. La convocation de l'assemblée générale a lieu de la manière fixée par le contrat de société.

Le but de l'assemblée générale doit être, chaque fois, publié simultanément avec la convocation [1]. Il ne peut être pris de décision sur des objets qui n'ont point été ainsi préalablement publiés; il est fait exception toutefois à cette règle en ce qui concerne la décision à prendre sur une proposition faite à l'assemblée générale, et tendant à la convocation d'une assemblée générale extraordinaire.

Des propositions peuvent être faites et des questions discutées sans avoir fait l'objet d'une publication, mais elles ne peuvent donner lieu à une décision.

Art. 239. La direction est obligée de veiller à la tenue des livres sociaux prescrits. Elle doit, au plus tard dans les six premiers mois de chaque exercice annuel, soumettre aux actionnaires un bilan de l'exercice annuel écoulé, et le publier dans le même délai, suivant la forme et dans les feuilles publiques qui ont été fixées dans le contrat de société pour les publications sociales [2].

[1] On avait proposé, dans la discussion, de n'exiger la publication du but de l'assemblée, que lorsqu'il s'agirait de la convocation d'une assemblée générale extraordinaire. Cette proposition a été rejetée.

[2] Cette importante disposition a été ajoutée par la loi de 1870. Elle n'existe pas dans les lois française et anglaise, qui ne prescrivent pas la publication du bilan. Le Code hongrois (art. 198), sans exiger, comme le Code allemand et la loi belge, la publication du bilan, prescrit de le communiquer au tribunal, et

Le mandat de donner décharge à la direction lors de sa reddition de comptes ne peut être confié à des personnes qui prennent part, d'une manière quelconque, à la gestion des affaires sociales.

Cette interdiction ne s'étend pas aux personnes qui sont chargées de surveiller la gestion.

Art. 239 *a*. Pour l'établissement du bilan, les règles suivantes doivent être observées :

1° Les valeurs cotées doivent être portées tout au plus pour le cours qu'elles ont au moment de l'établissement du bilan;

2° Les frais d'organisation et d'administration ne doivent pas être portés à l'actif, mais bien paraître en dépense sur le compte annuel pour le montant intégral;

3° Le montant du capital social et celui du fonds de réserve ou de renouvellement, s'il a été prescrit par le contrat de société, doivent figurer au passif;

4° Le bénéfice ou la perte résultant de la comparaison de l'ensemble de l'actif avec l'ensemble du passif, doit faire l'objet d'une mention spéciale à la fin du bilan.

Art. 240. S'il résulte du dernier bilan que le capital social est réduit de moitié, la direction doit convoquer, sans délai, une assemblée générale et l'informer de ce fait [1].

Si l'actif de la société ne couvre plus les dettes, la direction doit en aviser le tribunal en vue de l'ouverture de la faillite.

permet à toute personne d'en prendre connaissance au greffe. Par contre, la loi française (art. 35) permet aux actionnaires de prendre connaissance de l'inventaire, et de demander une copie du bilan, quinze jours avant l'assemblée générale. Voir également la loi belge (art. 65).

[1] La loi française du 24 juillet 1867 (art. 37) ne prescrit la convocation de l'assemblée générale qu'en cas de perte des trois quarts du capital social.

Art. 241. Les membres de la direction ne contractent pas d'obligation personnelle envers les tiers pour les engagements de la société, à raison des actes qu'ils ont faits au nom de la société.

Les membres de la direction qui dépassent les limites de leur mandat, ou agissent contrairement aux dispositions du présent titre ou du contrat de société, répondent personnellement et solidairement du préjudice ainsi causé. Ceci s'applique notamment s'ils payent aux actionnaires des dividendes ou des intérêts, contrairement aux dispositions de l'article 217, ou bien s'ils effectuent encore des payements à un moment où l'insolvabilité de la société aurait dû leur être connue [1].

QUATRIÈME SECTION.

DISSOLUTION DE LA SOCIÉTÉ.

Art. 242. La société anonyme se dissout :

1° Par l'expiration de la durée fixée par le contrat de société;

2° Par une décision des actionnaires, constatée par acte judiciaire ou notarié;

3° Par l'ouverture de la faillite.

Si la dissolution d'une société anonyme a lieu pour d'autres motifs, les dispositions de la présente section s'appliquent également.

Art. 243. La dissolution de la société doit, quand elle n'est pas la suite de l'ouverture de la faillite, être notifiée par la direction, sous peine de peines pécuniaires, pour être inscrite

[1] Comp. art. 44 de la loi française du 24 juillet 1867 et 52 de a loi belge de 1873.

dans le registre de commerce. Elle doit, à trois reprises différentes, être publiée dans les feuilles publiques désignées à cet effet[1]. (Art. 209, n° 11.)

Ces publications doivent, en même temps, inviter les créanciers à se présenter à la société.

Art. 244. La liquidation est faite par les soins de la direction, si elle n'est pas confiée à d'autres personnes par le contrat de société ou par une décision des actionnaires.

Sont applicables également, en matière de sociétés anonymes, les dispositions concernant la notification et la situation légale des liquidateurs en matière de sociétés de commerce en nom collectif, avec cette modification que les notifications en vue de l'inscription dans le registre de commerce doivent être faites par la direction.

La désignation des liquidateurs est révocable à toute époque.

Art. 245. Après extinction des dettes, l'actif de la société anonyme dissoute est réparti entre les actionnaires proportionnellement à leurs actions.

La répartition ne doit avoir lieu qu'après l'expiration d'une année, à compter du jour où la publication a eu lieu pour la troisième fois (art. 243) dans les feuilles publiques désignées à cet effet.

En ce qui concerne les créanciers pouvant être connus par les livres de commerce ou d'une autre manière, ainsi que les engagements encore en suspens et les dettes litigieuses, les dispositions concernant la société en commandite par actions (art. 202, § 2 et 3) sont applicables.

Les membres de la direction et les liquidateurs qui agissent

[1] La loi française de 1867 n'ordonne la publication de la dissolution que lorsqu'elle a lieu avant l'expiration de la durée fixée par les statuts.

contrairement à ces dispositions, sont personnellement et solidairement tenus de verser l'équivalent des payements effectués.

Art. 246. Les livres de commerce de la société dissoute doivent être déposés dans un lieu sûr, à désigner par le tribunal de commerce, pour y être conservés pendant dix ans.

Art. 247. En cas de dissolution d'une société anonyme par sa fusion avec une autre société anonyme (art. 215), les dispositions suivantes sont applicables :

1° L'actif de la société à dissoudre doit être administré séparément jusqu'à ce que le payement de tous ses créanciers soit effectué ou garanti;

2° La société conserve son domicile judiciaire séparé aussi longtemps que dure l'administration séparée de son actif : mais cette administration est exercée par l'autre société;

3° La direction de la société non dissoute est responsable personnellement et solidairement envers les créanciers pour l'exercice de l'administration séparée;

4° La dissolution de la société doit, sous une peine pécuniaire, être notifiée pour être inscrite dans le registre de commerce.

5° L'invitation publique à adresser aux créanciers de la société dissoute (art. 243), peut être supprimée ou remise à une époque ultérieure. Toutefois la confusion de l'actif des deux sociétés ne peut avoir lieu avant le moment auquel il peut être procédé à la répartition entre les actionnaires de l'actif d'une société anonyme dissoute. (Art. 245.)

Art. 248. Un remboursement partiel du capital social aux actionnaires ou une réduction de ce capital ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une décision de l'assemblée générale.

Le remboursement ou la réduction ne peut avoir lieu qu'en observant les prescriptions applicables à la répartition de l'actif social en cas de dissolution. (Art. 243, 245.)

Les membres de la direction qui agissent contrairement à cette prescription répondent personnellement et solidairement envers les créanciers de la société.

CINQUIÈME SECTION.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 249. [1] Les membres du conseil de surveillance et de la direction sont punis d'un emprisonnement de trois mois au maximum :

1° Lorsqu'ils donnent sciemment des indications fausses sur la souscription ou le versement du capital social pour l'inscription du contrat de société dans le registre de commerce;

2° Lorsque, par leur faute et pendant plus de trois mois, la société est restée sans conseil de surveillance, ou le conseil de surveillance sans le nombre de membres nécessaire pour la validité de ses décisions ;

3° Lorsque, dans leurs exposés, dans leurs indications sur l'état de l'actif social ou dans leurs rapports adressés à l'assemblée générale, ils ont, en connaissance de cause, représenté faussement ou dissimulé l'état des affaires de la société;

[1] L'ancien article 249, en vigueur avant la loi du 11 juin 1870, permettait aux législations locales d'affranchir les sociétés anonymes de la nécessité de l'autorisation administrative. Cet article est devenu sans objet le jour où l'affranchissement dont il s'agit a été érigé en mesure générale. Il a été remplacé par un nouvel article 249, contenant des dispositions pénales que l'ancien code de commerce ne renfermait pas.

Les lois française et belge édictent des peines beaucoup plus rigoureuses contre les membres des conseils d'administration que celles du Code allemand. (Art. 13 à 16 et 45 de la loi française, 132 à 135 de la loi belge.)

Si, dans les cas 2° et 3°, il est reconnu qu'il existe des circonstances atténuantes, la peine sera d'une amende de 1,000 thalers au maximum.

Art. 249 *a*. Les membres de la direction sont punis d'un emprisonnement de trois mois au maximum lorsque, contrairement à la prescription de l'article 240, ils négligent de notifier au tribunal que l'actif de la société ne couvre plus les dettes.

La peine n'est pas encourue s'ils prouvent que la notification a été omise sans leur faute.

LIVRE TROISIÈME.

DE LA SOCIÉTÉ TACITE ET DE L'ASSOCIATION POUR FAIRE, EN COMPTE COMMUN, DES AFFAIRES DE COMMERCE ISOLÉES [1].

TITRE PREMIER.

DE LA SOCIÉTÉ TACITE.

Art. 250. Il y a société tacite (*Stille Gesellschaft*) lorsqu'une personne s'intéresse, par un apport, aux affaires commerciales d'une autre personne, moyennant une participation dans les bénéfices ou dans les pertes.

Il n'est point besoin, pour la validité du contrat, d'un écrit ou d'autres formalités quelconques.

Art. 251. Le commerçant gère ses affaires sous son nom commercial.

[1] Des deux formes d'association prévues par ce livre, la première (société tacite) n'est pas, à vrai dire, une forme de société; elle peut être aussi considérée comme une modification du contrat de prêt, modification consistant en ce que le créancier reçoit, au lieu (ou en sus) des intérêts, une part de bénéfices, et consent à ce que sa créance soit réduite d'autant en cas de perte totale ou partielle des fonds, par suite du mauvais résultat de l'affaire ou des affaires pour lesquelles il les a prêtés. C'est ce qui résulte notamment de l'article 258, qui permet à l'associé tacite de produire à la faillite de l'associé principal, pour réclamer la part de son apport qui dépasse la proportion de sa participation dans les pertes. La différence principale entre cette forme d'association et la société en commandite consiste en ce que cette dernière a une existence légale propre, un capital distinct de la fortune personnelle de ses membres, tandis qu'il n'en est pas de même de la société tacite. C'est pour ce motif que le Code de commerce ne traite pas de ce contrat dans le même livre que celui qui concerne les sociétés proprement dites, et lui a consacré (en le réunissant avec les associations en participation qui ont le même caractère) un livre spécial.

Il ne doit point, sous peine d'amende, s'autoriser de l'existence d'un associé tacite pour prendre une raison de commerce indiquant une société de commerce.

Art. 252. Le commerçant devient propriétaire de l'apport de l'associé tacite.

L'associé tacite n'est point tenu d'augmenter son apport au delà du montant fixé par le contrat, ni de compléter l'apport s'il a été diminué par des pertes.

Art. 253. L'associé tacite a le droit de demander la communication du bilan annuel en copie, et d'en vérifier l'exactitude par l'examen des livres et papiers.

Le tribunal de commerce peut, sur la demande de l'associé tacite, s'il existe des motifs graves, ordonner, à toute époque, la communication d'un bilan ou d'autres renseignements, avec la production des livres et papiers.

Art. 254. S'il n'a été rien convenu touchant le montant de la participation de l'associé tacite dans le bénéfice et dans la perte, ce montant est fixé par le juge, après avoir entendu des experts s'il y a lieu.

Art. 255. A la fin de chaque exercice annuel on calcule le bénéfice et la perte, et l'associé tacite reçoit la part de bénéfice qui lui revient.

L'associé tacite ne participe à la perte que jusqu'à concurrence de son apport versé ou restant à verser. Il n'est pas tenu de rapporter, pour couvrir des pertes ultérieures, le bénéfice antérieurement perçu : toutefois, si son apport originaire a été réduit par des pertes, le bénéfice annuel est employé à les couvrir, jusqu'à reconstitution de l'apport.

Le bénéfice non retiré par l'associé tacite n'accroit pas son apport, sauf convention contraire [1].

Art. 256. Le commerçant seul acquiert des droits et contracte des obligations envers les tiers du chef des affaires de la société tacite.

Art. 257. Le nom de l'associé tacite ne doit point figurer dans la raison de commerce de celui qui gère l'affaire : s'il est fait infraction à cette règle, l'associé tacite est personnellement et solidairement responsable envers les créanciers de la société.

Art. 258. Si le commerçant tombe en faillite, l'associé tacite a le droit de faire valoir sa créance comme créancier de la faillite pour la partie de son apport qui dépasse sa participation proportionnelle dans la perte.

Si l'apport n'est pas encore versé, l'associé tacite doit le verser à la masse de la faillite jusqu'à concurrence du montant nécessaire pour que sa participation dans la perte soit couverte.

Art. 259. Si, dans la dernière année avant l'ouverture de la faillite du commerçant, la société a été résiliée d'accord entre lui et l'associé tacite, les créanciers de la faillite ont le droit de demander que l'associé tacite verse à la masse de la faillite l'apport qui lui a été remboursé sans préjudice de son droit de produire à la faillite pour la créance lui appartenant au moment de la résiliation en qualité d'associé.

Il en est de même lorsque, dans le même délai, et sans résiliation de la société, l'associé tacite a reçu le remboursement de son apport.

[1] C'est le principe contraire à celui qui a été adopté (art. 106), pour les associés en nom collectif.

De même, lorsque, dans le même délai, le commerçant a fait à l'associé tacite remise totale ou partielle de sa part dans la perte éprouvée, cette remise est sans effet à l'égard des créanciers de la faillite.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent point, lorsque l'associé tacite prouve que la faillite provient de circonstances postérieures à l'époque de la résiliation, du remboursement ou de la remise.

Art. 260. Si l'existence de la société tacite est révélée à un tiers par l'associé tacite ou de son consentement, les effets qui en résultent à l'égard de ce tiers sont déterminés par les principes généraux du droit.

Art. 261. La société tacite se dissout :

1° Par la mort du commerçant, si le contrat ne stipule pas que la société continuera avec les héritiers du décédé ;

2° Lorsque le commerçant devient légalement incapable d'administrer lui-même ses biens;

3° Par l'ouverture de la faillite du commerçant ou de l'associé tacite;

4° Par le consentement commun ;

5° Par l'expiration du temps pour lequel la société tacite avait été formée, à moins qu'elle ne soit continuée par consentement tacite, auquel cas le contrat est considéré, à partir de ce moment, comme conclu pour une durée indéterminée;

6° Par le congé donné par l'une des deux parties, lorsque le contrat est conclu pour une durée indéterminée.

Un contrat conclu pour la vie est considéré comme conclu pour une durée illimitée.

Le congé donné pour faire cesser un contrat conclu pour une

durée illimitée doit être, sauf convention contraire, donné six mois au moins avant l'expiration de l'exercice annuel.

Art. 262. La dissolution de la société tacite peut, s'il existe des motifs graves, être demandée avant l'expiration du temps fixé pour sa durée ou sans congé préalable dans le cas d'un contrat fait pour une durée illimitée. La question de savoir s'il existe des motifs graves est, en cas de désaccord, abandonnée à l'appréciation du juge.

Art. 263. La disposition de l'article 126 peut être également invoquée par le créancier personnel d'un associé tacite.

Art. 264. Lorsque l'associé tacite meurt, ou devient légalement incapable d'administrer ses biens, ce fait n'a point pour conséquence la dissolution de la société tacite.

Art. 265. Après la dissolution de la société tacite, le commerçant doit procéder au règlement avec l'associé tacite, et lui payer sa créance en argent.

Le commerçant liquide les affaires qui se trouvent encore en suspens au moment de la dissolution.

TITRE DEUXIÈME.

DE L'ASSOCIATION POUR FAIRE, EN COMPTE COMMUN, DES AFFAIRES DE COMMERCE ISOLÉES.

Art. 266. L'association pour faire en compte commun une ou plusieurs affaires de commerce isolées, n'a pas besoin de faire l'objet d'un écrit et n'est point soumise à d'autres formalités quelconques [1].

[1] Comp. art. 50 du Code de commerce français.

Art. 267. En l'absence d'une convention différente, tous les participants sont tenus de contribuer, par portions égales, à l'entreprise commune.

Art. 268. S'il n'a rien été convenu, touchant le partage du gain et de la perte, entre les participants, les apports reçoivent un intérêt, mais le gain et la perte se répartissent par têtes.

Art. 269. Les affaires qu'un des participants a conclues avec des tiers engagent ce participant seul envers les tiers, et confèrent des droits à lui seul envers eux.

Si un participant a agi en même temps au nom et sur le mandat des autres participants, ou bien si tous les participants ont agi en commun ou par un mandataire commun, chaque participant acquiert des droits et contracte des obligations solidaires envers les tiers [1].

Art. 270. Après la terminaison de l'affaire commune, le participant qui l'a gérée doit rendre compte aux autres participants en leur communiquant les pièces justificatives.

Il procède à la liquidation.

[1] Cette question est douteuse en droit français, bien que résolue le plus souvent dans le sens de la solidarité.

LIVRE QUATRIÈME.

DES ACTES DE COMMERCE.

TITRE PREMIER.

DES ACTES DE COMMERCE EN GÉNÉRAL.

PREMIÈRE SECTION.

DÉFINITION DES ACTES DE COMMERCE.

Art. 271. Sont actes de commerce :

1° L'achat ou toute autre acquisition[1], faite en vue d'une revente[2], de marchandises ou autres objets mobiliers, de fonds d'État, actions ou autres papiers de commerce[3]; peu importe, quant aux marchandises ou autres objets mobiliers, qu'ils doivent être revendus en nature ou après avoir été travaillés ou transformés;

2° L'entreprise[4] de fourniture, si les objets à fournir sont au

[1] Le mot *acquisition* (*Anschaffung*) ne doit s'entendre ici que de l'acquisition par acte juridique et à titre onéreux, et non de l'acquisition réalisée par un simple fait matériel (spécification, occupation, perception de fruits). (Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, I, 557.)

[2] L'intention de revendre doit exister et apparaître dès le moment de l'acquisition. (Goldschmidt, 561, 562.) — Comp. art. 632, 1°, Code de commerce français.

[3] La loi autrichienne de 1875 sur l'organisation des bourses (I, 4) va plus loin et considère comme acte de commerce toute opération de bourse. (Voyez aussi le Code de commerce hongrois, art. 258, 3°.)

[4] Par *entreprise* (*Uebernahme*), il faut entendre ici un acte isolé : ce mot, dans les divers alinéas de cet article et dans l'article suivant, est pris en une tout autre acception que dans le Code de commerce français (art. 632 et 633), où il signifie une série d'actes constituant l'exercice d'une profession.

nombre de ceux indiqués sous le n° 1 et que l'entrepreneur ne les ait acquis qu'en vue de son entreprise;

3° L'entreprise d'assurance à prime[1];

4° L'entreprise de transport par mer de personnes ou de marchandises; le prêt à la grosse.

Art. 272. Sont encore actes de commerce les actes suivants, lorsqu'ils rentrent dans l'exercice d'une profession :

1° Toute entreprise de fabrication ou manipulation d'objets mobiliers pour le compte d'autrui, à moins que l'industrie de l'entrepreneur ne se réduise à un simple travail manuel;

2° Les opérations de banque ou de change;

3° Les opérations du commissionnaire (art. 360), du commissionnaire de transports, de l'entrepreneur de transports, ainsi que des établissements destinés au transport des personnes;

4° L'entreprise ou la conclusion d'actes de commerce pour le compte d'autrui, à l'exception des actes accomplis par les courtiers de commerce dans l'exercice officiel de leur profession;

5° Les opérations des éditeurs[2], ainsi que toutes les opérations concernant la librairie et le commerce des œuvres d'art; de même les opérations des imprimeurs, à moins qu'il ne s'agisse d'un simple travail manuel.

Les actes ci-dessus sont actes de commerce, non-seulement lorsqu'ils constituent la profession habituelle du commerçant, mais encore quand ce sont des actes isolés faits par le commerçant dans l'exercice d'une autre profession.

[1] Mais non l'assurance mutuelle. Cette distinction n'existe pas dans le Code de commerce hongrois, art. 258, 4°. — Le Code de commerce français ne s'occupe, comme on sait, que des assurances maritimes.

[2] Les opérations des éditeurs (*Verlagsgeschæfte*) font l'objet d'un titre spécial dans le Code de commerce hongrois. Voyez *infra*, Code hongrois, art. 515 à 533.

Art. 273. Tous les actes isolés d'un commerçant qui concernent l'exercice de son commerce sont considérés comme actes de commerce.

Il en est ainsi en particulier de la revente des marchandises, objets mobiliers et effets publics, acquis pour être revendus, ainsi que de l'acquisition d'ustensiles, matériel et autres objets mobiliers destinés à être directement employés ou consommés par le commerçant dans l'exercice de son commerce [1].

Les reventes faites par un ouvrier ou artisan, lorsqu'elles n'ont lieu que dans l'exercice d'un art manuel, ne sont pas considérées comme actes de commerce.

Art. 274. Les contrats passés par un commerçant sont censés, dans le doute, concerner son commerce.

Les billets [2] souscrits par un commerçant sont censés concerner son commerce, à moins que la preuve du contraire ne résulte du billet lui-même [3].

Art. 275. Les contrats portant sur des choses immobilières [4] ne sont jamais des actes de commerce.

Art. 276. Un acte n'en est pas moins acte de commerce et valable comme tel, bien qu'il émane d'une personne à qui il est interdit, à raison de ses fonctions ou de sa condition, ou pour des motifs de police industrielle ou autres analogues, d'exercer le commerce ou de conclure des actes de commerce.

Art. 277. L'acte qui n'est acte de commerce que du côté de

[1] C'est aussi la décision qui a prévalu, après de longs débats, dans la jurisprudence française.

[2] Par *billet* (*Schuldschein*), il faut entendre tout engagement écrit et signé, qu'il ait la forme d'un effet de commerce ou d'une obligation civile.

[3] Par exemple, si l'engagement a pour objet un immeuble.

[4] Même faits par un commerçant et dans une intention de spéculation. (Keissner, sur cet article.)

l'un des deux contractants, n'en est pas moins régi, relativement aux deux contractants, par les dispositions du présent livre[1], à moins qu'il ne résulte de ces dispositions elles-mêmes[2] qu'elles ne sont applicables qu'à celui des deux contractants par rapport auquel l'acte est un acte de commerce.

DEUXIÈME SECTION.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES SUR LES ACTES DE COMMERCE.

Art. 278. Pour apprécier et interpréter les actes de commerce, le juge doit rechercher l'intention des contractants et ne pas s'attacher au sens littéral des termes.

Art. 279. Pour apprécier et interpréter le sens et la portée des faits et des omissions[3], il faut tenir compte des coutumes et des usages du commerce.

Art. 280. Quand deux ou plusieurs personnes s'engagent conjointement envers une autre et que l'opération constitue, quant à elles, un acte de commerce, on doit les considérer comme codébiteurs solidaires, à moins que le contraire ne résulte de la convention faite avec le créancier.

Art. 281. Dans les actes de commerce, et dans tous les cas où la solidarité est établie par le présent code, le débiteur solidaire ne peut opposer les exceptions de division et de discussion.

[1] Ceci ne s'applique qu'aux règles de fond, et non aux règles de procédure.

[2] Voyez notamment les articles 280 à 282, 288. En certains cas (voy. art. 289, 291, 309-312, 313-315), la loi exige, par exception, que les deux contractants soient l'un et l'autre commerçants.

[3] Il est divers cas où, dans l'usage

Il en est de même de la caution, toutes les fois que l'obligation principale est une obligation commerciale ou que le cautionnement lui-même constitue un acte de commerce[1].

Art. 282. Quiconque est tenu, par une obligation commerciale à son égard, de prendre soin des affaires d'autrui, doit apporter à ces affaires tous les soins d'un bon commerçant[2].

Art. 283. Quiconque a droit à des dommages-intérêts peut réclamer le montant de la perte qu'il a soufferte et du gain dont il a été privé[3].

Art. 284. La clause pénale n'est soumise à aucune restriction quant au montant de la peine : la peine peut excéder le double des dommages-intérêts[4].

A moins que le contraire ne soit exprimé, le débiteur ne peut s'affranchir de l'obligation principale en payant la peine.

A moins que le contraire ne soit exprimé, la clause pénale n'ex-

du commerce, l'omission et le silence impliquent consentement et engagement; ainsi, la réception d'un arrêté de comptes sans protestation durant un certain délai implique, entre deux personnes en relation d'affaires, l'approbation du compte. Dans le royaume de Saxe, l'acceptation et la garde d'une marchandise expédiée avec la facture impliquent achat de la marchandise au prix porté sur la facture.

(1) Le cautionnement constitue un acte de commerce lorsqu'il est fourni à un commerçant pour son commerce ou par un commerçant pour son commerce. (Goldschmidt, I, 663.)

(2) On trouvera des applications de ce principe dans les articles 344, 361, 380, 397, 399, 464, 478.

(3) Cette disposition écarte, en matière de commerce, la règle du droit commun allemand qui limite le maximum de l'indemnité au double de la valeur primitive de l'objet de la dette (Dernburg, *Preussisches Pr. R.*, § 121) et le système de certains codes allemands (Code prussien, I, 6, §§ 286-287; Code autrichien, § 1324) qui font varier le montant de l'indemnité suivant la gravité de la faute.

(4) Nouvelle dérogation aux règles de droit civil indiquées en la note précédente.

clut pas le droit, pour le créancier, de réclamer des dommages-intérêts supérieurs à la peine[1].

Art. 285. Les arrhes n'impliquent faculté de dédit que s'il en a été ainsi convenu ou si tel est l'usage du lieu[2].

A défaut de convention ou d'usage contraires, les arrhes doivent être rendues ou portées en compte.

Art. 286. Les actes de commerce ne peuvent être attaqués pour lésion; en particulier, pour lésion d'outre moitié[3].

Art. 287. Le taux des intérêts légaux, et, en particulier, des intérêts moratoires, en matière de commerce, est de 6 p. o/o par an.

Dans tous les cas où le présent code impose l'obligation de servir des intérêts sans en fixer le taux, ce taux sera de 6 p. o/o par an[4].

(1) Mais le montant de la peine est imputé sur les dommages-intérêts; le créancier ne peut, sauf convention contraire, réclamer cumulativement la dette principale et la peine. (Keissner, sur cet article, 5, 8.)

(2) Cette disposition est celle des Codes prussien (*Landrecht*, 1, 5, §§ 205 et suiv.) et autrichien (*allg. bürg. Gesetzbuch*, § 908) et du droit commun allemand. Il en est autrement dans le Code civil français, article 1590.

(3) En matière civile, au contraire, le droit commun allemand, par application de la loi romaine, admet la rescision de la vente pour lésion d'outre moitié.

(4) Nous joignons ici le texte de la loi du 14 novembre 1867, qui, rendue d'abord pour la confédération de l'Allemagne du Nord et étendue, en 1871, aux États du Sud incorporés à l'Empire (à l'exception de la Bavière), introduit, en matière civile comme en matière commerciale, la liberté de l'intérêt conventionnel :

« Art. 1. Le taux de l'intérêt, ainsi que la fixation de l'indemnité due pour jouissance de choses prêtées et de la peine due pour défaut de payement d'un prêt ou autre dette, est laissé à la libre convention des parties. »

« Toutes dispositions contraires, civiles ou pénales, sont abrogées. »

« Art. 2. Tout débiteur qui s'est obligé à payer des intérêts excédant 6 p. o/o par an est autorisé à dénoncer le contrat tous

Art. 288. Tout créancier dont la créance est exigible et commerciale en ce qui le concerne, peut réclamer des intérêts à compter du jour de la sommation [1], à moins que le droit civil ne les fasse courir, à son profit, d'une époque antérieure [2].

L'envoi du compte au débiteur n'équivaut pas par lui seul à une sommation.

Art. 289. Entre commerçants, pour les opérations qui sont commerciales des deux côtés, les intérêts courent à compter du jour de l'échéance, sans convention ni sommation.

Art. 290. Le commerçant qui, dans l'exercice de son com-

les six mois. Toutefois il ne peut exercer ce droit au moment même de la formation du contrat, mais seulement à l'expiration du premier semestre. Toute convention par laquelle le débiteur renoncerait à ce droit, en tout ou en partie, est nulle.»

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent point aux effets au porteur, ni aux emprunts faits ou dettes souscrites par des commerçants dans l'exercice de leur commerce.»

«Art. 3. Le taux fixé pour les intérêts conventionnels s'applique aussi, en cas de demeure du débiteur, aux intérêts moratoires, si ce taux est supérieur au taux légal.»

«Art. 4. Il n'est pas dérogé, par la présente loi, aux dispositions du droit civil concernant l'anatocisme, ni aux règlements des établissements de prêts sur gage pour les ouvriers.»

La liberté de l'intérêt conventionnel, en matière commerciale comme en matière civile, a été aussi proclamée par les lois de l'Italie (*Codice civ.*, 1865, art. 1831) et de l'Autriche (loi du 14 juin 1868).

[1] Et non pas seulement du jour de la demande. — Par le mot sommation (*Mahnung*), il faut entendre ici toute interpellation, tout acte qui constitue le débiteur en demeure.

[2] C'est ce qui a lieu, par exemple, dans les cas où un terme a été fixé pour le payement : la règle *dies interpellat pro homine* est admise par le droit commun allemand (Windscheid, *Pandekten*, § 278, notes 4 et 5), de même que par les Codes prussien (*Landrecht*, I, 16, §§ 20, 64, 68) et saxon (*allg. bürg. Gesetzbuch*, § 736). Les intérêts d'un prix de vente, en matière civile comme en matière de commerce, courent à dater de la réception de la marchandise par l'acheteur. — (Comp. Code civil français, art. 1153.)

merce, a fourni à un commerçant ou à un non commerçant ses soins ou ses services, peut, en l'absence de toute convention, exiger un droit de commission, et, en outre, s'il s'agit de la garde de marchandises, un droit de magasinage, lesquels seront calculés suivant l'usage du lieu.

Pour ses avances, débours et autres frais, il peut porter les intérêts en compte du jour de l'avance ou des débours [1].

Ceci s'applique, en particulier, au commissionnaire et au commissionnaire de transports.

Art. 291. Si deux commerçants [2] sont en compte courant, celui qui est reconnu créditeur au moment de l'arrêté de compte a droit, à dater de ce moment, aux intérêts de toute la somme portée à son crédit, lors même que cette somme comprendrait déjà des intérêts [3].

Le compte doit être arrêté une fois par an, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les parties.

Art. 292. On peut, dans les actes de commerce, stipuler des intérêts à 6 p. o/o par an. On ne peut stipuler des intérêts plus élevés que dans les États où les lois locales le permettent [4].

Toutefois, pour les prêts faits à un commerçant et les dettes contractées par un commerçant dans ses actes de commerce, il est permis de stipuler des intérêts excédant 6 p. o/o.

[1] Comp. art. 371 et 381 *infra*.

[2] Le compte courant n'est pas exclusivement applicable aux commerçants. Des personnes non commerçantes en rapport d'affaires peuvent donner à leurs rapports la forme du compte courant commercial, et elles sont censées, en ce cas, se soumettre aux lois et usages commerciaux qui régissent le compte courant. (*Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts*, XI, 142; XII, 72; XIV, 70; XVI, 30.)

[3] La règle du droit civil qui prohibe l'anatocisme (comp. loi du 14 novembre 1867, art. 4, *supra*, p. 111) ne s'applique pas au compte courant, même entre non commerçants.

[4] Cette disposition a été abrogée par la loi du 14 novembre 1867. (Voyez *supra*, p. 110.)

Art. 293. Les intérêts accumulés peuvent, en matière de commerce, excéder le montant du capital [1].

Art. 294. La reconnaissance d'un compte n'empêche pas de prouver que ce compte est entaché d'erreur ou de fraude.

Art. 295. La force probante d'un billet ou d'une quittance n'est point subordonnée à l'expiration d'un certain délai [2].

Art. 296. Le porteur d'une quittance est censé autorisé à recevoir payement, à moins que le contraire ne résulte de circonstances connues du débiteur.

Art. 297. L'offre, l'ordre ou le mandat qui émanent d'un commerçant et se rapportent à son commerce, ne sont point révoqués par sa mort, à moins qu'il n'ait manifesté une intention contraire, ou que cette intention ne résulte des circonstances.

Art. 298. Dans le mandat pour actes de commerce, les rapports entre le mandant, le mandataire et le tiers avec qui le mandataire contracte au nom du mandant, sont réglés par les dispositions de l'article 52, relatives au procuriste et au fondé de pouvoirs.

De même, les dispositions de l'article 55 s'appliquent à celui

[1] D'après le droit romain et le droit commun allemand, la somme des intérêts accumulés ne pouvait excéder le montant du capital. Cette restriction, abolie en matière de commerce par l'article 293, a été également abolie en matière civile par la loi du 14 novembre 1867.

[2] D'après le droit romain et le droit commun allemand, le débiteur a un délai de deux ans pour nier le billet qu'il a souscrit, et le créancier un délai de 30 jours pour nier la quittance qu'il a délivrée. Tant que ces délais ne sont pas expirés, le billet et la quittance sont présumés délivrés par anticipation et avant numération des espèces. L'article 295 abroge cette jurisprudence.

qui fait un acte de commerce comme mandataire sans avoir de mandat ou en excédant les limites de son mandat.

Art. 299. Le cessionnaire d'une créance résultant d'un acte de commerce peut réclamer le montant intégral de la créance, lors même que ce montant excéderait le prix de la cession[1].

Art. 300. Le commerçant sur lequel un mandat de payement (*Anweisung, assignation*[2]) a été tiré, et qui a déclaré au bénéficiaire du mandat qu'il l'acceptait, est tenu au payement du mandat envers le bénéficiaire. En cas de mandat de payement écrit, la déclaration d'acceptation inscrite par le tiré sur le mandat et signée de lui, équivaut à une promesse de payement envers le bénéficiaire.

Art. 301. Les mandats et billets qui portent la clause à ordre sont transmissibles par endossement, pourvu que le tireur soit un commerçant, que la dette ait pour objet une somme d'argent ou une certaine quantité de choses fongibles ou de papiers de commerce, et que le tiré n'ait pas droit à une contre-prestation à laquelle sa dette soit subordonnée.

Pour que le mandat ou l'endossement soit valable, il n'est pas nécessaire que la cause de l'obligation ou la reconnaissance de la valeur reçue y soit énoncée.

[1] Cette disposition a pour but d'abroger, en matière de commerce, la règle du droit commun allemand qui, conformément à la loi romaine, ne permet au cessionnaire d'exiger du cédé que le montant du prix de la cession.

[2] L'*assignation* (*Anweisung*) est l'ordre donné par une personne (*Assignant*, tireur) à une autre (*Assignat*, tiré) de faire un payement à une troisième (*Assignatar*, preneur, bénéficiaire). Cet ordre peut être verbal ou écrit. Dans ce dernier cas, le seul important en pratique, l'écrit constatant l'*Anweisung* constitue un effet négociable et correspond à ce que, dans le langage du commerce, nous appelons un *mandat*. Aussi avons-nous cru devoir traduire *Anweisung* par *mandat*.

Quiconque a accepté un mandat à ordre est tenu au payement envers le bénéficiaire ou le preneur par endossement.

Art. 302. Sont également transmissibles par endossement, lorsqu'ils portent la clause à ordre, les connaissements des capitaines, certificats de prise en charge des voituriers, certificats de dépôt (récépissés, warrants) de marchandises et autres objets mobiliers délivrés par les établissements autorisés par l'État à la garde de ces objets, les billets de grosse, les polices d'assurance maritime.

Art. 303. L'endossement des effets indiqués aux deux articles précédents transporte au bénéficiaire de l'endossement tous les droits de l'endosseur.

Le débiteur ne peut opposer au bénéficiaire de l'endossement que les exceptions qui se fondent sur le titre même ou celles qui lui compètent directement contre ce porteur.

Le débiteur n'est tenu de payer que contre remise du titre acquitté.

Art. 304. Les lois de chaque État détermineront si, en dehors des billets, assignations ou autres effets à ordre indiqués au présent code, il existe d'autres titres transmissibles par endossement avec les effets indiqués en l'article 303.

Art. 305. Les effets à ordre et transmissibles par endossement indiqués dans les articles ci-dessus (301 à 304) sont régis, quant aux formes de l'endossement, à la preuve à fournir par le porteur et à l'obligation pour le détenteur de l'effet de le restituer, par les articles 11 à 13, 36 et 74 de la loi générale allemande sur le change[1].

[1] Voyez *infra* la traduction de la loi sur le change.

Si ces effets sont perdus, on appliquera, pour l'annulation de ceux indiqués par l'article 301, les dispositions de l'article 73 de la loi générale allemande sur le change[1]. Pour l'annulation des effets indiqués par l'article 302, on appliquera les lois locales[2].

Art. 306. L'aliénation et la tradition[3] de marchandises ou autres objets mobiliers, faites par un commerçant dans l'exercice de son commerce, confèrent la propriété à l'acquéreur de bonne foi[4], lors même que l'aliénateur n'était pas propriétaire. Les droits du précédent propriétaire sont éteints. Il en est de même des droits de gage ou autres droits réels, s'ils étaient inconnus à l'acquéreur lors de l'aliénation[5].

Si un commerçant, dans l'exercice de son commerce, a donné en gage et livré des marchandises ou autres objets mobiliers, les droits de propriété, de gage ou autres droits réels précédemment établis sur ces objets ne pourront être exercés au préjudice du créancier gagiste de bonne foi ni de ses ayants droit.

Le droit de gage légal du commissionnaire, du commissionnaire de transports et de l'entrepreneur de transports est assimilé au droit de gage contractuel.

(1) Voyez *infra*, la traduction de cette loi.

(2) Ces lois locales sont aujourd'hui remplacées ou complétées par le nouveau Code de procédure civile de l'empire d'Allemagne, art. 837 et suiv.

(3) Il faut entendre par là une tradition effective, *réelle* (comp. Code civil français, art. 1141), et non une tradition symbolique ou par constitut possessoire.

(4) Il suffit que la bonne foi existe au moment de la tradition. La présomption de bonne foi, bien que consacrée par plusieurs lois locales (Code prussien, I, 7, § 18; Code saxon, § 188; lois introductives du Code de commerce allemand pour la Saxe, § 16, et pour les deux duchés de Mecklembourg, § 36), n'est point admise d'une manière générale. (Goldschmidt, II, 833.)

(5) Ces principes, qui sont ceux du Code civil français (art. 1141, 2279, 2280), sont consacrés, en matière civile, par plusieurs lois allemandes locales (Code prussien, I, 15, §§ 42-44; Code autrichien, § 367); au contraire, le droit commun allemand, fidèle aux traditions romaines, admet la revendication des meubles aussi bien que celle des immeubles. Windscheid, *Pandekten*, I, § 196, note 1.

Les dispositions de cet article ne s'appliquent point aux objets volés ou perdus[1].

Art. 307. Si les objets aliénés ou donnés en gage sont des effets au porteur, les dispositions de l'article précédent s'appliquent lors même que l'aliénation ou le gage n'ont pas été consentis par un commerçant dans l'exercice de son commerce, et que les effets ont été volés ou perdus.

Art. 308. Les deux articles précédents ne dérogent point aux lois des divers États qui accorderaient des droits plus avantageux au possesseur[2].

Art. 309[3]. Les formalités prescrites par le droit civil pour la constitution du gage ne s'appliquent point au gage consenti entre commerçants sur des choses mobilières, effets au porteur ou effets négociables par endossement, pour une obligation commerciale des deux côtés.

Il suffit, en ce cas, que la convention de gage soit accompagnée :

1° Pour les choses mobilières et effets au porteur, de la remise de la possession au créancier, conformément aux dispositions du droit civil en matière de gage[4];

(1) La restriction contenue dans ce dernier alinéa a été supprimée dans le Code de commerce hongrois, art. 299.

(2) Par exemple, les dispositions du Code prussien (*Landrecht*, I, 15, §§ 42, 44), d'après lesquelles le possesseur de bonne foi ne peut être évincé, même des objets volés ou perdus, que moyennant une indemnité, s'il a acquis ces objets du fisc, ou dans une vente publique, ou dans une foire ou un marché, ou enfin d'un marchand vendant des choses pareilles. (Comp. Code civil français, art. 2280.)

(3) Les articles 309 à 311 ne s'appliquent qu'au gage conventionnel, et non aux gages légaux du commissionnaire, de l'expéditeur et du voiturier. (Comp. *infra*, art. 374, 382, 409 et 410.)

(4) Le droit commun allemand n'exige point une remise *réelle* de la chose; il se

2° Pour les effets transmissibles par endossement, de l'endossement et de la remise de l'effet endossé [1].

Art. 310. Si le gage consenti entre commerçants et pour une obligation commerciale des deux côtés a été constitué par écrit[2], le créancier pourra, en cas de retard du débiteur[3], se payer immédiatement [4] sur le gage, sans avoir besoin d'agir contre le débiteur.

Le créancier devra obtenir à cet effet l'autorisation du tribunal de commerce dont il est justiciable. Le tribunal, sur le vu des pièces à l'appui et sans qu'il soit besoin d'ouïr le débiteur, ordonnera la vente, aux risques du créancier, des objets donnés en gage ou d'une partie de ces objets.

Le créancier devra notifier au débiteur, le plus tôt possible, l'autorisation du tribunal et la vente; à défaut de cette notification, il sera tenu à des dommages-intérêts. Toutefois la preuve de la notification n'est pas nécessaire pour la vente.

Art. 311. Si, dans la constitution d'un gage entre commerçants

contente d'un *constitut possessoire*. Au contraire, les lois locales n'admettent qu'une tradition réelle; quelques-unes exigent encore d'autres conditions: ainsi le Code prussien (*Landrecht*, I, 20, § 273) exige, à défaut de tradition réelle, un acte écrit joint à une *tradition symbolique;* mais cet écrit n'étant ici qu'une forme de la remise, cette disposition du Code prussien se trouve implicitement confirmée par notre article 309, 1°. (Keissner, sur cet article, n. 5, 8.)

(1) Comp. la loi française du 23 mai 1863, art. 1. (Code de commerce, article 91.)

(2) Si le gage n'est pas constitué par écrit, le créancier n'en aura pas moins le droit de faire vendre pour se payer sur le prix; mais il ne pourra alors exercer ce droit que dans les formes et sous les conditions prescrites par la loi civile. Comp. *infra*, art. 312, al. 2.

(3) Pour qu'il y ait *retard* (*Verzug*) dans le sens de cet article, il ne suffit pas que la dette soit échue; il faut encore que le débiteur soit en faute, *en demeure*. La question de savoir s'il y a demeure est une question de droit civil, on applique ici, en général, les principes de la loi romaine.

(4) Il en est autrement d'après la loi française. Loi du 23 mai 1863, art. 3. (Code de commerce. art. 93.)

et pour une obligation commerciale des deux côtés, il a été convenu par écrit que le créancier pourrait se payer sur le gage, sans autorisation du tribunal, le créancier pourra, en cas de retard [1] du débiteur, faire procéder à la vente publique du gage. Si le prix des objets donnés en gage est fixé par la cote de la bourse ou les mercuriales du marché, le créancier pourra aussi faire vendre ces objets sans publicité et au prix courant, par l'entremise d'un courtier, ou, à défaut, d'un officier public ayant qualité pour faire des ventes aux enchères. Le créancier devra notifier la vente au débiteur immédiatement, en tant que cela lui sera possible; s'il néglige de le faire, il sera tenu de dommages-intérêts.

Art. 312. Les articles précédents ne portent point atteinte aux droits particuliers concernant la constitution ou l'aliénation du gage qui auraient été concédés par des lois, des ordonnances ou des statuts, à des établissements publics de prêts sur gage, de crédit ou de banque.

Les précédents articles ne font point obstacle à ce que la constitution et l'aliénation d'un gage entre commerçants, pour créances commerciales, aient lieu suivant les lois spéciales des divers États concernant la constitution et l'aliénation du gage.

Art. 313 [2]. Tout commerçant peut, pour garantie des créances échues qu'il a contre un autre commerçant à raison d'actes de commerce, exercer un droit de rétention sur tous les objets mobiliers et papiers de commerce de son débiteur, qui seraient entre ses mains ou se trouveraient de toute autre manière à sa

[1] Voyez *supra*, p. 118, note 3.

[2] Il n'est pas dérogé, par les articles 313 à 316, aux dispositions du droit civil qui accorderaient d'une manière plus large le droit de rétention. (Loi de l'Empire du 5 juin 1869, art. 3, B, N. 8. Voy. *supra*, p. 7.)

disposition, notamment par des connaissements, des certificats de prise en charge de voituriers ou des certificats de dépôt de magasins généraux, pourvu toutefois qu'il ait acquis la possession de ces objets avec le consentement du débiteur et en vertu d'actes de commerce.

Toutefois ce droit cesse si son exercice est incompatible avec l'usage que le créancier doit faire desdits objets, soit en vertu des engagements qu'il a pris, soit en vertu des conditions que le débiteur lui a imposées avant de lui remettre ces objets ou en les lui remettant[1].

Art. 314. Ce droit de rétention peut, sous les conditions ci-dessus, s'exercer même pour des créances non échues, dans les cas suivants :

1° Si le débiteur est en faillite ou a cessé ses payements[2];

2° Si une exécution sur ses biens est restée sans résultat, ou qu'on ait obtenu contre lui l'exécution d'un arrêt de prise de corps pour inexécution de ses engagements[3].

[1] Si, par exemple, je vous ai envoyé de l'argent pour m'acheter des valeurs de bourse et tenir les titres à ma disposition, vous ne pourrez exercer le droit de rétention ni sur les deniers ni sur les titres. Au contraire, dans le cas prévu par l'article 339, al. 4, *infra*, l'acheteur pourra exercer le droit de rétention sur les marchandises.

[2] Quand y a-t-il cessation de payements? « 1° La cessation de payements doit être générale; toutefois le refus d'un payement particulier peut être considéré comme indice d'une cessation de payements générale; 2° le refus de payement doit avoir pour cause l'insolvabilité, et non quelque moyen de défense ou exception sérieusement proposé. L'insolvabilité se présume lorsqu'il y a déclaration d'insolvabilité judiciaire ou extra-judiciaire, exécution sans résultat, cessation de commerce, fuite du débiteur qui disparaît, à l'approche d'une échéance, sans laisser de représentants. Toutefois ces présomptions n'excluent point la preuve contraire. » Motifs de la loi générale de l'Empire allemand sur la faillite et la déconfiture.

[3] La contrainte par corps a été depuis abolie, dans toute la Confédération germanique, par la loi du 29 mai 1868.

Dans ces deux cas, le droit de rétention peut s'exercer nonobstant toute condition imposée par le débiteur et tout engagement pris par le créancier de disposer des objets d'une manière déterminée, si, du moins, les circonstances indiquées sous les nos 1 et 2 ne se sont produites ou ne sont parvenues à la connaissance du créancier que postérieurement au jour où il a acquis la possession ou pris son engagement.

Art. 315. Le créancier à qui appartient le droit de rétention d'après les articles 313 et 314 doit, en exerçant ce droit, en donner avis sans retard au débiteur. Il peut, en outre, si le débiteur ne lui fournit pas en temps opportun des sûretés suffisantes, se pourvoir devant son propre tribunal et y assigner le débiteur, pour faire ordonner, contradictoirement avec lui, la vente des objets sujets à rétention[1]. Il jouit, sur le prix de vente, d'un droit de préférence à l'encontre des autres créanciers. Ces droits lui appartiennent, même en cas de faillite, à l'encontre de la masse du débiteur.

Art. 316. Les droits attribués au créancier par les articles 313 à 315 pourront être exclus par les conventions des parties.

TROISIÈME SECTION.

DE LA CONCLUSION DES ACTES DE COMMERCE.

Art. 317. La validité des contrats, en matière de commerce, n'est subordonnée ni à la rédaction d'un écrit ni à l'observation d'aucune autre formalité[2].

[1] Ce droit de vente peut s'exercer, au cas de l'article 314, même avant l'échéance de la dette. En ce cas, le créancier doit garder le prix en dépôt jusqu'à l'échéance.

[2] Cet article abroge, en matière com-

Cette règle ne reçoit exception que dans les cas indiqués au présent code[1].

Art. 318. Entre personnes présentes[2], l'offre relative à un acte de commerce, lorsqu'elle n'est pas acceptée immédiatement, ne lie pas celui qui l'a faite.

Art. 319. Si l'offre est faite entre absents, celui qui a fait l'offre reste lié jusqu'au moment où, en calculant d'après les délais ordinaires, il devrait avoir reçu la réponse de l'autre partie. Il peut calculer ces délais en supposant que l'offre est parvenue sans retard à l'autre partie.

L'acceptation envoyée sans retard[3], mais reçue seulement après le délai susdit, reste sans effet, si la partie qui a fait l'offre a, dans l'intervalle ou immédiatement après le reçu de l'acceptation, fait connaître le retrait de son offre[4].

Art. 320. Si le retrait de l'offre parvient à la connaissance de l'autre partie plus tôt ou aussitôt que l'offre elle-même, cette offre est à considérer comme non avenue.

De même, si le retrait de l'acceptation parvient à la connais-

merciale, l'article 117, liv. Ier, du Code prussien : « Dans tous les cas où les contractants sont convenus de rédiger un écrit, on présume qu'ils entendent subordonner à la rédaction de cet écrit les effets du contrat. »

(1) Ces cas sont indiqués dans les articles 174, 198, 208, 214, 310, 311 et 683.

(2) C'est-à-dire en présence l'une de l'autre : peu importe, d'ailleurs, qu'elles contractent par elles-mêmes ou par représentants.

(3) Les mots *sans retard* (*rechtzeitig*) ne signifient pas que la réponse doit être envoyée courrier par courrier. La partie doit pouvoir délibérer sur son acceptation, et a, à cet effet, un délai qui sera déterminé d'après la nature du contrat et les usages du commerce. (*Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts*, XIII, 164.)

(4) L'acceptation tardive lie cependant celui dont elle émane ; la nullité de cette acceptation ne peut être invoquée que par la partie qui a fait l'offre.

sance de la partie qui a fait l'offre plus tôt ou aussitôt que l'acceptation elle-même, cette acceptation est à considérer comme non avenue.

Art. 321. Un contrat débattu entre absents est censé conclu du moment où la déclaration d'acceptation est émise pour être adressée à l'autre partie[1].

Art. 322. L'acceptation sous certaines conditions ou restrictions, équivaut au refus de l'offre joint à une offre nouvelle[2].

Art. 323. Le mandat donné à un commerçant qui est en relation d'affaires avec le mandant ou qui s'est offert lui-même à l'exécution de mandats du même genre, est censé accepté lorsqu'il n'est pas refusé sur-le-champ.

Celui à qui ce mandat est donné doit, même en cas de refus, garder provisoirement en dépôt, aux frais du mandant, les marchandises et autres objets qui lui ont été envoyés par celui-ci, en vue du mandat, pourvu toutefois que ce dépôt ne lui cause aucun préjudice et qu'il ait provision pour les frais de dépôt.

Le tribunal de commerce peut, sur sa demande, ordonner que ces objets resteront déposés dans un magasin public ou chez un tiers, jusqu'à ce que le propriétaire en ait autrement disposé.

QUATRIÈME SECTION.

DU PAYEMENT DES OBLIGATIONS COMMERCIALES.

Art. 324. Une obligation commerciale doit être payée au lieu

(1) Comp. art. 377, *infra*.

(2) Ceci ne s'applique qu'au contrat entre absents. Si les parties sont présentes, l'offre est censée maintenue jusqu'à ce que les parties se soient accordées sur les conditions et modalités du contrat. (*Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts*, VIII, 399.)

qui est déterminé par le contrat, ou qui, d'après la nature de l'acte ou l'intention des parties, doit être considéré comme le lieu du payement.

A défaut de ces indications, le débiteur devra payer au lieu où il avait, au moment de la conclusion du contrat, son établissement de commerce[1] ou, à défaut d'établissement, son domicile. Toutefois, s'il s'agit de la livraison d'une chose déterminée qui, au moment de l'acte, se trouvait, au su des parties, en un autre lieu, c'est à ce lieu que devra se faire la livraison.

Art. 325. Pour les payements en argent autres que les payements d'effets endossables ou au porteur, le débiteur est tenu, à moins que le contraire ne résulte de la convention, de la nature de l'acte ou de l'intention des parties, d'envoyer les deniers, à ses frais et à ses risques, au lieu où le créancier avait son établissement de commerce ou, à défaut, son domicile, au moment où la dette a pris naissance.

Néanmoins, même pour les dettes d'argent, le lieu du payement fixé par l'article 324 conserve ses effets quant à la détermination de la compétence et sous tous les autres rapports.

Art. 326. Si l'époque du payement n'est pas déterminée par la convention, le payement pourra être exigé ou offert en tout temps, à moins que le contraire ne résulte des circonstances ou des usages du commerce.

Art. 327. Si l'époque indiquée pour le payement est une période d'une certaine durée, comme le printemps, l'automne, etc., le moment précis du payement sera déterminé par les usages du lieu où le payement doit être fait.

[1] Comp. Code de procédure civile pour l'empire d'Allemagne, art. 22.

Si l'époque indiquée pour le payement est le milieu du mois, le payement devra avoir lieu le 15 du mois.

Art. 328[1]. Quand le payement ne doit avoir lieu qu'à l'expiration d'un certain délai depuis la date de l'acte, le jour du payement est déterminé ainsi qu'il suit :

1° Si le délai consiste en un certain nombre de jours, le payement doit avoir lieu dans le dernier jour du délai; on ne doit pas comprendre dans le délai le jour de la date de l'acte; si le délai est de huit jours ou de quatorze jours[2], il est censé de huit jours francs ou de quatorze jours francs;

2° Si le délai consiste en un certain nombre de semaines, de mois ou de périodes plus longues, telles qu'années, semestres ou trimestres, le payement doit avoir lieu dans le jour de la dernière semaine ou du dernier mois qui correspond, par son nom ou son quantième, au jour où l'acte a été fait; si ce jour manque dans le dernier mois, le payement doit avoir lieu le dernier jour de ce mois.

L'expression *demi-mois* signifie une période de quinze jours. Si le délai est d'un mois ou de plusieurs mois *et demi*, ces quinze jours doivent être comptés à la fin du délai.

Les règles ci-dessus sont également applicables si le délai a pour point de départ, non pas la date de l'acte, mais une autre date quelconque.

Art. 329. Pour les obligations dont l'échéance tombe à un dimanche ou à un jour férié, le payement aura lieu au jour ouvrable le plus proche.

(1) Comp. Loi générale sur le change, art. 32, *infra*.

(2) *Vierzehn Tage*, expression qui, dans la langue allemande, correspond à notre délai de *quinzaine*.

Art. 330. S'il est convenu que le payement aura lieu durant une certaine période, le payement devra avoir lieu avant que la période soit expirée.

Si le dernier jour de la période se trouve être un dimanche ou un jour férié, le payement aura lieu, au plus tard, dans le dernier jour ouvrable de la période.

Art. 331. Néanmoins les modes de computation indiqués ci-dessus (art. 328 à 330) pourront, en tant qu'ils concernent les termes de liquidation des opérations de bourse, être changés par les règlements de la bourse.

Art. 332. Le payement doit être fourni et reçu, au jour fixé, durant les heures en usage dans le commerce.

Art. 333. En cas de prorogation du délai fixé pour le payement, le nouveau délai ne commence, dans le doute, que le lendemain du jour où le premier délai est expiré.

Art. 334. Dans tous les cas où un terme a été fixé par la convention, il y a à rechercher, d'après la nature de l'acte et l'intention des parties, si le terme a été établi dans l'intérêt exclusif de l'un des deux contractants.

Même dans le cas où, d'après ce qui précède, le débiteur a la faculté de payer avant l'échéance, il ne peut déduire l'escompte sans le consentement du créancier, à moins que la loi ou les usages du commerce ne l'y autorisent.

Art. 335. Si l'espèce et la qualité des marchandises à fournir n'ont pas été spécifiées par la convention, le débiteur devra fournir des marchandises d'espèce et de qualité moyennes.

Art. 336. Les mesures, poids, monnaies, modes de calcul du

temps[1] et des distances, usités au lieu où la convention doit être exécutée, sont censés, dans le doute, être ceux convenus entre les parties.

Si la monnaie indiquée dans la convention n'a pas cours au lieu du payement ou n'y est qu'une monnaie de compte, le payement doit être fait en la monnaie du pays, suivant le cours du change au jour de l'échéance. Toutefois il en serait autrement si la convention portait que le payement serait fait « en telle monnaie *effective*, » ou, d'une manière générale, prescrivait l'emploi d'une certaine monnaie comme obligatoire[2].

TITRE DEUXIÈME.

DE L'ACHAT[3].

Art. 337. L'offre de vente qui est faite à plusieurs personnes en particulier par la communication de prix courants, de catalogues, d'échantillons ou de modèles, ou qui n'est pas faite avec indication précise de la marchandise, des prix ou de la quantité, n'est point une offre obligatoire[4].

Art. 338. Les dispositions légales sur l'achat s'appliquent également à l'opération commerciale dont l'objet consiste dans la livraison d'une certaine quantité de choses fongibles pour un prix déterminé[5].

(1) Par exemple, la question de savoir si, dans un délai consistant en un certain nombre de jours, l'on doit ou non comprendre les dimanches et jours fériés.

(2) Comp. Loi générale sur le change, art. 37, *infra*.

(3) Les règles générales du droit civil de chaque État régissent la vente commerciale. Le code de commerce donne seulement des solutions sur des questions spéciales que, dans l'intérêt du commerce, il importait de résoudre d'une façon uniforme pour tous les États allemands.

(4) Il résulte de cette disposition que celui qui fait des offres, s'adressant au public en général, ne serait pas obligé de livrer des marchandises au prix indiqué par lui à toute personne qui l'en requérerait. La jurisprudence française est, en général, contraire.

(5) Le contrat ayant pour objet la livraison de certaines choses diffère de la vente en ce qu'il n'est pas nécessaire que la partie qui s'oblige à livrer ait ces

Art. 339. Un achat à l'examen (*auf Besicht*) ou à l'essai (*auf Probe*) est conclu sous la condition, dépendant de la volonté de l'acheteur, qu'il examinera ou essayera la marchandise et l'agréera. Dans le doute, cette condition est suspensive [1].

L'acheteur n'est pas obligé avant d'avoir donné son agrément. Le vendeur cesse d'être obligé quand l'acheteur ne l'a pas donné avant l'expiration du délai convenu ou fixé par l'usage [2].

A défaut d'un délai convenu ou fixé par l'usage local, le vendeur peut, après l'expiration d'un délai répondant aux circonstances, sommer l'acheteur de déclarer sa volonté; il cesse d'être obligé quand l'acheteur ne répond pas immédiatement à cette sommation.

Si la marchandise vendue à l'examen ou à l'essai a déjà été livrée pour être examinée ou essayée, le silence de l'acheteur, prolongé jusqu'à l'expiration du délai ou jusqu'après la sommation de déclarer sa volonté, équivaut à son agrément.

Art. 340. Un achat sur échantillon ou sur modèle est pur et simple, mais il est conclu sous l'obligation du vendeur de fournir une marchandise conforme à l'échantillon ou au modèle.

Art. 341. L'achat à titre d'échantillon (*zur Probe*) est un achat pur et simple avec indication du motif pour lequel il a lieu [3].

Art. 342. Pour fixer le lieu d'exécution des obligations du ven-

choses entre les mains au moment du contrat. Quand il s'agit de choses fongibles, il n'y a pas de délimitation bien marquée entre ce contrat et la vente. Aussi l'article 338 les assimile.

(1) Il n'y a là qu'une règle d'interprétation. Aussi la vente devrait-elle être considérée comme faite sous condition résolutoire, si cela avait été dit expressément.

(2) Le silence de l'acheteur n'équivaut à son agrément que dans le cas prévu dans l'article 339, al. 4.

(3) Cet article vise le cas où l'acheteur a déclaré qu'il achetait à *titre d'échantillon*. Ainsi l'on peut supposer qu'un marchand en détail achète des marchandises de plusieurs sortes, afin de voir lesquelles plairont à ses clients.

deur et de l'acheteur, on applique les dispositions de l'article 325, al. 1 [1].

La livraison de la marchandise se fait, à moins de règle contraire consacrée par ces dispositions, à l'endroit où, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur avait son établissement commercial (*Handelsniederlassung*) ou, à défaut, sa résidence (*Wohnort*). Si cependant la vente a pour objet un corps certain qui se trouvait lors du contrat, au su des contractants, dans un autre endroit, c'est en ce lieu que la livraison doit se faire.

Le prix d'achat doit être payé au moment de la livraison, à moins que la nature du contrat, la convention, ou l'usage local, n'y mette obstacle. Du reste, la disposition de l'article 325 s'applique à ce payement.

Art. 343. Le vendeur est tenu de conserver, avec le soin d'un bon père de famille [2], la marchandise, tant que l'acheteur n'est pas en demeure de la recevoir.

Si l'acheteur est en demeure pour cette réception, le vendeur peut déposer la marchandise, aux risques et aux frais de l'acheteur, dans un magasin public ou chez un tiers. Il a aussi le droit, après en avoir préalablement averti l'acheteur, de la vendre publiquement. Quand la marchandise a un prix courant dans une bourse ou dans un marché, il peut aussi, après avertissement préalable,

[1] Ainsi, quand le payement n'est pas fait lors de la livraison, et par suite dans le lieu même où elle est opérée, l'acheteur doit payer le prix au domicile ou à la résidence du vendeur, sans que cela modifie les règles de compétence.

Il a été décidé que, pour les opérations faites dans une bourse, le lieu d'exécution est celui dans lequel se trouve la bourse, alors même que le vendeur aurait une succursale dans la ville où habite l'acheteur.

[2] L'article 282 exige les soins d'un bon commerçant de celui qui fait un acte qui est commercial à son égard. Dans la vente, le vendeur n'est pas toujours commerçant et le contrat n'est pas toujours commercial à son égard. Aussi l'article 343 parle des soins d'un bon père de famille et non d'un bon commerçant.

faire vendre, sans publicité et au prix courant, par un courtier de commerce ou, à défaut, par un fonctionnaire ayant qualité pour faire des ventes aux enchères. Si la marchandise est sujette à détérioration et s'il y a péril en la demeure, l'avertissement préalable n'est pas nécessaire [1].

Le vendeur doit, autant que possible, notifier immédiatement la vente à l'acheteur; s'il néglige de le faire, il est tenu de dommages-intérêts [2].

Art. 344. Si la marchandise doit être expédiée à l'acheteur d'un autre lieu, et que celui-ci n'ait rien stipulé quant au mode d'envoi, le vendeur est considéré comme chargé, à la place de l'acheteur, de prendre les mesures nécessaires, avec les soins d'un bon commerçant, spécialement de choisir la personne qui aura à effectuer ou à faire opérer le transport [3].

[1] Cela n'implique pas que le vendeur n'est pas responsable de ses fautes après avoir mis en demeure l'acheteur ; cela veut dire seulement qu'après cette mise en demeure la responsabilité du vendeur est réglée par la loi civile et non par le Code de commerce.

[2] Ces dispositions reproduisent l'article 311 relatif à la vente du gage. Il n'y a de différence qu'en ce que, dans le cas de l'article 343, une sommation préalable est exigée.

Le vendeur doit, autant que possible, indiquer, dans la sommation, de quelle manière il fera procéder à la vente. Autrement l'acheteur doit supposer qu'elle sera faite publiquement, et il peut refuser de considérer comme faite pour son compte une vente non publique.

En aucun cas la vente ne peut être opérée par le vendeur lui-même. La proposition qui avait été faite de lui conférer ce droit a été repoussée lors de la discussion de l'article 343.

La vente opérée dans le cas prévu par l'article 343 est parfois appelée *Selbsthülfe-Verkauf*. On dit dans le langage usuel en France que le vendeur *se remplace*.

Il n'est pas nécessaire qu'après la sommation l'acheteur soit prévenu de l'époque de la revente.

[3] Dans le projet de Code de commerce prussien, l'article 261 qui a donné naissance à la disposition de l'article 344 déterminait, en outre, le moment où la livraison des marchandises transportées était réputée faite à l'acheteur. On repoussa, dans les conférences de Nuremberg, après d'assez longs débats, toute disposition sur ce point. La question de savoir à quel moment la livraison est réputée faite entre absents est donc résolue

Art. 345. Après la livraison de la marchandise au commissionnaire de transport ou au voiturier, ou à la personne quelconque chargée du transport, les risques sont pour l'acheteur [1].

Si cependant l'acheteur a donné des indications spéciales sur le mode d'envoi, et que le vendeur s'en soit écarté sans motif urgent [2], celui-ci est responsable du dommage qui peut en résulter.

Le vendeur doit supporter les risques de la marchandise en cours de transport dans le cas où, d'après le contrat, il doit livrer la marchandise dans le lieu où elle doit être transportée, de telle sorte que ce lieu doit être considéré pour lui comme celui de l'exécution du contrat. La clause qui mettrait à la charge du vendeur le payement des frais et coût du transport ne suffirait pas, à elle seule, pour faire considérer comme lieu d'exécution pour le vendeur le lieu de destination [3].

Ces dispositions ne mettent pas obstacle à ce que les risques soient supportés par l'acheteur à partir d'une époque antérieure. si cela résulte des règles du droit civil.

Art. 346. L'acheteur est tenu de recevoir les marchandises, pourvu qu'elles soient conformes à ce qui a été convenu ou, à défaut de convention spéciale, pourvu qu'elles réunissent les conditions prescrites par la loi. (Art. 335.)

La réception de la marchandise doit être faite immédiatement,

par les lois de chaque pays. Cela a une grande importance, puisque souvent c'est par la livraison que s'opère la transmission de la propriété.

(1) Ce premier alinéa de l'article 345 vise le cas où, bien que les marchandises doivent être transportées, la livraison est faite dans le lieu où le vendeur a son établissement commercial ou son domicile.

(2) On peut supposer, par exemple, que le voiturier désigné par le vendeur est déjà parti au moment de l'envoi des marchandises.

(3) Il y a là une règle d'interprétation qu'on étend au cas où le vendeur a fait assurer les marchandises; le vendeur peut avoir voulu se porter gérant d'affaires de l'acheteur. (Makower, p. 329, note 17 c.)

à moins que la convention, les usages locaux ou les circonstances ne s'y opposent[1].

Art. 347. Si la marchandise a été expédiée d'un autre lieu, l'acheteur doit l'examiner aussitôt qu'elle est livrée, en tant que cela se peut, d'après la marche régulière des affaires, et, s'il constate qu'elle n'est pas conforme aux conventions ou aux prescriptions de la loi (art. 335), il doit en avertir tout de suite le vendeur[2].

Si l'acheteur néglige de le faire, la marchandise est réputée agréée, pourvu qu'il ne s'agisse pas de défauts qu'un examen immédiat, fait dans les conditions habituelles, ne permet pas de reconnaître[3].

Si postérieurement des défauts de cette nature se révèlent, l'avis doit en être donné au vendeur aussitôt après qu'ils ont été découverts; dans le cas contraire, la marchandise est réputée agréée malgré ces défauts[4].

(1) Il y a là une application de l'article 326.

(2) L'article 347 ne parle pas des ventes conclues et exécutées sur la même place sans transport des marchandises. Au point de vue des relations entre les divers États allemands, il n'y avait pas intérêt à s'occuper de la question pour ces ventes. En ce qui les concerne, il y a lieu d'appliquer les usages locaux et les lois civiles de chaque État.

Comme le montre le renvoi à l'article 335, l'article 347 se réfère au manque des *qualités* requises. L'article 347 est donc, en principe, étranger au cas ou l'acheteur se plaint de n'avoir pas reçu la quantité convenue; il peut refuser d'exécuter ses obligations tant que le vendeur n'exécute pas les siennes.

(3) Il a été déclaré, dans la discussion, que cette disposition ne touchait en rien aux lois et aux usages de chaque pays dans le commerce des bestiaux.

(4) L'acheteur, sauf dans le cas de dol du vendeur (art. 350), doit, même pour les défauts découverts après la vente, agir contre le vendeur dans les six mois de la livraison. (Art. 349, al. 1.)

On avait proposé une disposition additionnelle selon laquelle l'acheteur ne devait plus être admis à réclamer à raison des vices de la marchandise, quand il y aurait fait quelque modification. Cette proposition fut repoussée. On fit remarquer que parfois les vices de certaines marchandises ne se révèlent que quand on cherche à y apporter quelque modification.

La disposition précédente s'applique aussi à la vente à l'examen ou sur échantillon ou à l'essai, s'il s'agit de défauts de la marchandise expédiée qu'un examen ou un essai faits dans les conditions ordinaires ne révèlent point.

Art. 348. Quand l'acheteur fait des réclamations à raison d'une marchandise expédiée d'un autre lieu, il doit provisoirement veiller à sa conservation.

Il peut, si des défauts se révèlent lors de la livraison ou plus tard, faire constater par des experts l'état de la marchandise. Le vendeur a de même le droit de demander l'expertise, quand l'acheteur lui donne avis qu'il n'agrée pas la marchandise à raison de ses défauts.

Les experts sont nommés sur la demande des intéressés par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge du lieu [1].

Les experts donnent leur avis par écrit ou le font constater par un procès-verbal.

Si la marchandise est sujette à détérioration et s'il y a péril en la demeure, l'acheteur peut, en observant les dispositions de l'article 343, faire vendre la marchandise.

Art. 349. L'acheteur ne peut pas se plaindre de ce que la marchandise n'est pas conforme aux conventions ou aux prescrip-

[1] Le tribunal est libre de nommer tel nombre d'experts que bon lui semble.

Le tribunal compétent peut être un tribunal composé d'un seul juge. La loi ne distingue pas. Mais si, dans le même lieu, il y a à la fois un tribunal composé d'un seul juge et un tribunal de plusieurs juges, lequel est compétent pour nommer les experts? Makower (p. 337) décide que cela dépend du montant du litige. Hahn est d'avis qu'en tous les cas les deux tribunaux sont compétents au choix des parties.

D'après l'article 16 de la loi introductive prussienne, une nomination spéciale d'experts n'est pas nécessaire, quand il y a des experts institués d'une façon générale par le tribunal de commerce. Dans le ressort de la Cour d'appel de Cologne, c'est le président du tribunal de commerce qui est compétent pour nommer les experts.

tions légales, quand les défauts n'ont été découverts qu'après l'expiration d'un délai de six mois depuis la livraison faite à l'acheteur.

Les actions contre le vendeur, à raison des défauts de la marchandise, se prescrivent par six mois à partir du jour de la livraison à l'acheteur [1].

Le droit de se prévaloir, par voie d'exception, des vices de la marchandise, est éteint quand l'acheteur n'a pas adressé au vendeur, dans les six mois de la livraison, l'avis prescrit par l'article 347. Si cet avis a été donné dans ce délai, l'exception est perpétuelle [2].

Aucune dérogation n'est par là apportée aux lois spéciales ou aux usages commerciaux qui fixent un délai plus court pour certaines espèces de marchandises.

Si la garantie du vendeur a été fixée par la convention à une durée inférieure ou supérieure, on doit s'en tenir à la convention.

Art. 350. Les dispositions des articles 347 et 349 ne peuvent être invoquées par le vendeur, en cas de fraude.

Art. 351. A moins d'usage ou de convention contraire, le vendeur supporte les frais de la livraison, en particulier ceux du mesurage et du pesage, l'acheteur ceux de la réception.

Art. 352 [3]. Si le prix est fixé d'après le poids de la mar-

[1] Selon Makower (p. 339) l'article 349 ne se réfère qu'au cas où il y a lieu à transporter des marchandises, et non à celui où elles sont vendues sur place. Cela paraît bien résulter du renvoi fait à l'article 347 par l'article 349, al. 3.

[2] Il résulte de là que, pour que le droit de se prévaloir des défauts de la chose vendue par voie d'exception ne s'éteigne pas, deux conditions doivent concourir : 1° L'acheteur doit donner avis de l'existence de ces défauts au vendeur dans les délais fixés par l'article 347; 2° Cet avis doit être expédié par l'acheteur dans les six mois de la livraison.

[3] Les questions tranchées par cet

chandise, le poids du contenant (tare) est déduit[1], à moins qu'il n'y ait une convention ou un usage commercial contraire dans le lieu de la livraison. Les conventions ou l'usage commercial du lieu de la livraison déterminent si le poids du contenant doit être déduit d'après un tarif invariable ou proportionnel au poids exact des objets; ils déterminent également si et dans quelle mesure une remise doit être faite à l'acheteur et à quelle déduction il a droit à raison des portions de marchandises endommagées ou dont on ne peut pas se servir (réfaction).

Art. 353. Si, dans le contrat, le prix du marché ou de la bourse a été indiqué comme prix de vente, on doit, dans le doute, entendre par là le prix courant fixé d'après les règlements locaux, au temps et au lieu de l'exécution du contrat ou sur la place de commerce servant de régulateur à ce lieu. A défaut de ce prix courant ou sur la preuve de son inexactitude, on doit prendre le prix moyen résultant de la comparaison entre les prix des ventes faites au temps et au lieu de l'exécution du contrat.

Art. 354. Lorsque l'acheteur est en retard pour le payement du prix et que la livraison de la marchandise n'a pas encore été faite, le vendeur peut, à son choix, exiger l'exécution du contrat et des dommages-intérêts pour le retard, ou vendre la marchandise pour le compte de l'acheteur[2], en observant les dispositions de l'article 343, et obtenir, en outre, des dommages-intérêts, ou, s'il veut, renoncer au contrat et le faire considérer comme non avenu[3].

article sont résolues en France par la loi du 13 juin 1866 sur les usages commerciaux.

(1) Ainsi, en principe, les ventes de marchandises doivent être réputées faites au poids net. (V. analogie, loi française du 13 juin 1866. *Tableau annexé à la loi concernant les usages commerciaux, première partie, règles générales.*)

(2) Il ne pourrait pas garder la marchandise pour lui et réclamer la différence de prix.

(3) On proposa, dans la discussion, de décider que, dans le cas où le vendeur

Art. 355. Lorsque le vendeur est en retard pour la livraison de la marchandise, l'acheteur peut, à son choix, ou exiger l'exécution du contrat avec des dommages-intérêts pour le retard, ou réclamer des dommages-intérêts pour l'inexécution, ou enfin renoncer au contrat et le faire considérer comme non avenu.

Art. 356. Si l'un des contractants, en vertu des dispositions des articles précédents, veut, au lieu d'exiger l'exécution, réclamer des dommages-intérêts pour inexécution ou renoncer au contrat, il doit en donner avis à l'autre contractant et, en outre, si la nature de l'opération le permet, lui laisser encore un délai proportionné aux circonstances pour réparer le retard.

Art. 357. L'article 356 n'est pas applicable quand il a été convenu que la marchandise serait livrée à une date fixe ou dans un délai déterminé. En ce cas, l'acheteur comme le vendeur a le choix entre les droits qui lui appartiennent, en vertu des articles 354 et 355. Toutefois celui qui veut exiger l'exécution du contrat doit en avertir l'autre contractant sans retard, après l'arrivée de la date fixée ou l'expiration du délai; s'il néglige de le faire, il ne peut, plus tard, réclamer l'exécution.

Si le vendeur, au lieu d'exiger l'exécution, veut vendre la marchandise pour le compte de l'acheteur retardataire, il doit procéder à la vente aussitôt après l'expiration du délai ou l'arrivée du terme, dans le cas où la marchandise est cotée à la bourse ou dans un marché. Une vente qui serait faite postérieurement ne serait

renonce à la vente, il peut obtenir des dommages-intérêts pour les dommages accessoires que le défaut d'exécution du contrat peut lui causer (frais de garde, prime d'assurance, frais de transport dans le lieu de l'exécution, etc.). Cette proposition fut repoussée. On fit valoir que le contrat devait être réputé non avenu, et qu'autrement des difficultés nombreuses pourraient naître, à raison de ce que l'acheteur pourrait opposer que la valeur de la marchandise a été augmentée par son transport dans le lieu de la livraison.

pas réputée faite pour le compte de l'acheteur. Un avertissement préalable n'est pas nécessaire, mais le vendeur doit, dans ce cas aussi, notifier sans retard à l'acheteur que la vente a été faite.

Lorsque l'acheteur, au lieu d'exiger l'exécution, réclame des dommages-intérêts pour l'inexécution, les dommages-intérêts à payer par le vendeur consistent, si la marchandise est cotée au marché ou à la bourse, dans la différence entre le prix de vente et le prix du marché ou de la bourse dans le temps et dans le lieu où la livraison devait se faire, sans préjudice du droit pour l'acheteur d'obtenir, s'il y a lieu, de plus amples dommages-intérêts.

Art. 358. Dans les cas de l'article 357, chaque contractant a le droit de faire constater le retard de l'autre contractant, aux frais de celui-ci, par un acte public (protêt).

Art. 359. Quand, dans les cas des articles 354, 355 et 357, il résulte des circonstances, en particulier de la nature du contrat, du but des contractants et de la nature de l'objet à livrer, que l'exécution du contrat est divisible des deux parts, l'un des contractants ne peut renoncer au contrat que pour la partie non exécutée par l'autre.

TITRE TROISIÈME.

DU CONTRAT DE COMMISSION [1].

Art. 360. Le commissionnaire est celui qui fait sa profession de conclure des actes de commerce en son propre nom pour le compte d'une personne qui lui en donne l'ordre (commettant [2]).

[1] Avant le code de commerce, on appliquait à la commission les règles du droit civil sur le mandat. Du reste, à défaut d'usages contraires, le droit civil particulier de chaque État s'applique sur les points non réglés par le Code de commerce allemand.

[2] Il résulte de l'article 378 qu'on applique les dispositions des articles 360 et suivants, même au cas où une personne qui n'est pas commissionnaire de profession, mais qui est commerçante, se charge de faire en son nom des actes de commerce pour le compte d'autrui.

Les opérations que le commissionnaire conclut avec des tiers ne font naître des droits qu'à son profit et des obligations qu'à sa charge. Aucun droit, aucune obligation, n'en résultent entre le commettant et les tiers [1].

Si le commettant a stipulé expressément que l'opération serait conclue en son nom, il n'y a pas là un contrat de commission commerciale, mais un mandat ordinaire donné pour faire une opération de commerce [2].

Art. 361. Le commissionnaire doit exécuter l'opération avec le soin d'un bon commerçant [3], dans l'intérêt du commettant et conformément à ses instructions; il doit donner au commettant les avis nécessaires, en particulier l'avertir, sans délai, de l'exécution de ses ordres; il est tenu de rendre compte au commettant et de lui remettre ce qu'il est en droit d'exiger en vertu de l'opération.

Art. 362. Si le commissionnaire n'agit pas en conformité des ordres reçus, il est tenu de dommages-intérêts envers le commettant; le commettant n'est pas obligé de prendre l'opération pour son compte [4].

Par conséquent, les règles du mandat s'appliquent, à l'exclusion de celles de la commission :

a. Quand celui qui se charge de faire pour autrui une opération de commerce doit la faire *au nom* de la personne qui lui a donné l'ordre. (Voir art. 360, 3e al.)

b. Quand celui qui doit faire, même en son nom, pour autrui une opération de commerce, n'est ni *commissionnaire* de profession ni *commerçant*;

c. Quand la personne chargée de faire l'opération de commerce doit l'accomplir au nom du mandant;

d. Quand il s'agit d'une opération civile.

(1) V. article 368.

(2) On voit que le Code de commerce allemand n'admet l'existence du contrat de commission que lorsque le mandataire (*lato sensu*) doit agir en son nom. Seulement, comme cela a été indiqué à la note 2 de la page 137, cela ne suffit pas; il faut encore que l'opération à faire soit commerciale et qu'en outre le mandataire soit ou commissionnaire de profession ou au moins commerçant.

(3) Voir article 282.

(4) Les articles 363 et 364 apportent

Art. 363. Si le commissionnaire a vendu au-dessous du prix qui lui a été fixé, il doit tenir compte au commettant de la différence [1], à moins qu'il ne prouve que la vente n'était pas possible au prix fixé, et que cette vente a fait éviter une perte au commettant [2].

Art. 364. Si le commissionnaire a dépassé le prix fixé pour l'achat, le commettant peut refuser cet achat comme n'ayant pas été fait pour son compte, à moins que le commissionnaire, en donnant avis de l'achat, n'offre de couvrir la différence de prix.

Le commettant qui veut refuser l'achat comme n'ayant pas été fait pour son compte, doit le déclarer sans retard dès qu'il lui en est donné avis; dans le cas contraire, la transgression des ordres du commettant est considérée comme approuvée par lui [3].

Art. 365. Quand la marchandise dont l'envoi est fait au com-

des dérogations au principe de l'article 362, pour le cas où il s'agit d'une commission pour vendre ou pour acheter.

Lors de la première délibération sur l'article 362, on avait ajouté une disposition indiquant que le commettant ne pouvait pas revendiquer la marchandise aliénée contre le tiers possesseur de bonne foi. On jugea, lors de la seconde lecture, que les dispositions des articles 306 à 308, rendaient inutile cette addition.

(1) Cela n'est pas exclusif d'une indemnité plus forte, si le commissionnaire a manqué, en outre, à une autre obligation qu'à celle de ne pas vendre au-dessous du prix fixé par le commettant. Ainsi il pourrait être tenu de payer une indemnité plus forte s'il avait négligé une bonne occasion. (Makower, p. 358, note 7.)

(2) Il en serait ainsi si le commissionnaire prouvait qu'en présence de la baisse constante de la marchandise, elle aurait été vendue pour un prix encore inférieur, s'il avait attendu plus longtemps pour opérer la vente.

(3) Il faut que le commissionnaire avertisse tout de suite le commettant de la réduction qu'il consent, et que le commissionnaire déclare aussi immédiatement, sur l'avis qui lui est donné, s'il entend ne pas prendre l'opération pour son compte. De cette manière les circonstances postérieures (baisse ou hausse des marchandises) ne peuvent pas influer sur le parti pris par le commettant ou par le commissionnaire.

missionnaire a, lors de la livraison, des avaries ou des vices apparents, ce commissionnaire doit veiller à la conservation des droits contre le voiturier ou le capitaine, avoir soin de faire constater ces avaries ou ces vices, et en donner avis sans retard au commettant [1].

S'il néglige de le faire, il est responsable du dommage qui en résulte pour le commettant [2].

Il peut faire constater l'état de la marchandise par experts [3] et, si elle est de nature à se détériorer et qu'il y ait péril en la demeure, en faire opérer la vente, en se conformant aux dispositions de l'article 343.

Art. 366. Si la marchandise subit des modifications qui fassent craindre qu'elle ne diminue de valeur [4], et si l'on n'a pas le temps de demander des ordres au commettant ou si le commettant tarde à les donner, le commissionnaire peut procéder à la vente en se conformant aux dispositions de l'article 343.

Le même droit appartient au commissionnaire dans tous les autres cas où le commettant néglige de prendre, relativement à la marchandise [5], les dispositions nécessitées par les circonstances.

(1) L'obligation imposée ici au commissionnaire se rattache à la fin de non-recevoir édictée par l'article 408 pour le cas de réception de la marchandise et de payement du prix du transport.

(2) D'après le projet prussien (art. 280), en cas de négligence, le commissionnaire ne pouvait pas se prévaloir contre le commettant de l'état défectueux des marchandises. Cette disposition fut rejetée comme trop rigoureuse pour le commissionnaire.

(3) Voir article 407.

(4) Il s'agit ici d'une diminution de valeur provenant de causes intrinsèques à la marchandise, et non de changement dans les cours.

(5) Par exemple, le commissionnaire a reçu les marchandises et n'a pas voulu se charger de les vendre, ou le commettant ne veut pas accepter des marchandises achetées par le commissionnaire, qui est couvert de ses avances.

Si le commissionnaire veut faire vendre les marchandises pour se rembourser, il y a lieu d'appliquer les articles 374 et 375.

Art. 367. Le commissionnaire est responsable de la perte ou de la détérioration de la marchandise, pendant qu'il en a la garde, s'il ne prouve pas que la perte ou la détérioration a été produite par des circonstances telles, qu'un bon commerçant n'aurait pas pu les prévenir [1].

Le commissionnaire n'est responsable du défaut d'assurance de la marchandise que quand il a reçu du commettant l'ordre de la faire assurer [2].

Art. 368. Le commettant ne peut faire valoir contre le débiteur les créances nées d'un contrat conclu par le commissionnaire qu'après que celui-ci lui en a fait la cession.

Cependant ces créances, même avant toute cession, sont considérées comme des créances du commettant dans les rapports entre le commettant et le commissionnaire ou les créanciers de celui-ci.

Art. 369. Le commissionnaire qui, sans le consentement du commettant, fait des avances à un tiers ou lui fait crédit, le fait à ses risques.

Toutefois, si, d'après l'usage commercial du lieu de l'opération, il est fait crédit à l'acheteur, le commissionnaire même est autorisé à accorder ce crédit, sauf ordre contraire du commettant [3].

[1] Il y là une application du principe de l'article 361.

[2] Si le commissionnaire n'est pas tenu, à défaut d'ordre formel, de faire assurer les marchandises, tout au moins a-t-il le droit de le faire, de telle sorte que, s'il les avait fait assurer, il pourrait réclamer au commettant le montant des primes? La question fut posée, lors de la discussion de l'artile 367. Les uns ont dit que, dès l'instant où le commissionnaire n'était pas obligé de faire assurer les marchandises, il n'avait pas le droit de le faire, et qu'en tous les cas le payement de la prime n'est une dépense utile qu'en cas de perte des marchandises. Les autres ont répondu que, comme créancier gagiste, le commissionnaire doit avoir le droit de contracter une assurance. La question est restée sans solution.

[3] Il faut considérer l'usage, non pas du domicile du commissionnaire, mais du lieu où s'est faite l'opération. (Makower, p. 365 note 14 *a*.)

Cet alinéa n'apporte d'exception à la

Si le commissionnaire vend à crédit sans y être autorisé, et que le commettant ne ratifie pas, le commissionnaire doit, comme débiteur du prix de vente, le payer immédiatement au commettant. Si le commissionnaire prouve que, si la vente eût été faite au comptant, le prix eût été inférieur, il ne doit tenir compte que de ce prix, et, s'il est inférieur à celui qu'avait fixé le commettant, il doit, en outre, la différence conformément à l'article 363.

Art. 370. Le commissionnaire répond du payement ou, en général, de l'exécution des autres obligations du tiers avec lequel il a contracté [1], s'il a accepté cette responsabilité ou si elle est conforme à l'usage commercial du lieu de son domicile [2].

Le commissionnaire qui est garant du tiers avec lequel il a contracté est directement et personnellement tenu envers le commettant de l'exécution à l'époque de l'échéance, en tant que cette exécution peut être légitimement réclamée [3].

Le commissionnaire qui est garant de celui avec lequel il contracte, a droit, pour cette garantie, à un salaire (*del credere*) [4].

règle posée dans le précédent que pour le crédit fait à un tiers par le commissionnaire et non pour des avances qu'il aurait consenties. Ainsi le commissionnaire ne peut pas faire des avances sur des marchandises achetées par lui, sauf en cas de convention expresse. La solution contraire, admise lors de la première délibération, a été rejetée dans la seconde. Peu importent en effet au commettant les moyens employés par le commissionnaire acheteur pour opérer l'achat.

(1) La convention de *ducroire*, se présente surtout dans la commission pour vendre; mais elle peut intervenir aussi à l'occasion d'une commission pour acheter, c'est ce qui a lieu quand le commissionnaire-acheteur se rend garant de la livraison des marchandises.

(2) L'article 370, en indiquant un cas de convention de *ducroire* tacite, n'a rien de limitatif. Ainsi le juge pourrait admettre qu'il y a *ducroire* en se fondant sur le taux élevé du droit de commission.

(3) Le commissionnaire *ducroire* ne répond pas de la non-exécution des obligations du tiers fondée sur des motifs légitimes (par exemple les vices des marchandises vendues). C'est à cette idée que font allusion les derniers mots de l'article 370, al. 2.

(4) Le projet prussien (art. 289) disposait que le commissionnaire-vendeur

Art. 371. Le commettant doit rembourser au commissionnaire les dépenses, et, en général, tous les frais nécessaires ou utiles qu'il a faits pour l'exécution de l'opération. Parmi ces frais, il faut comprendre le loyer pour l'usage des magasins et des moyens de transport fournis par le commissionnaire et le salaire payé pour le travail de ses gens.

Le commissionnaire peut exiger le droit de commission après l'exécution de l'opération. Il ne peut pas en être exigé pour les opérations qui n'ont pas été exécutées; cependant le commissionnaire a droit à la commission de livraison (*Auslieferungsprovision*), si cela est conforme à l'usage local[1].

Art. 372. Quand le commissionnaire fait une opération à des conditions plus avantageuses que celles que lui a fixées le commettant, le bénéfice en appartient à ce dernier seul.

Il en est ainsi, en particulier, quand le prix de la vente faite par le commissionnaire dépasse le plus bas prix fixé par le commettant ou quand le prix de l'achat fait par le commissionnaire n'atteint pas le plus haut prix fixé par le commettant.

Art. 373. Le commissionnaire qui s'est chargé d'acheter une lettre de change ou un billet à ordre, doit, quand il l'endosse, le revêtir d'un endossement régulier et sans réserve[2].

Art. 374. Le commissionnaire a un privilège sur la marchan-

n'avait pas droit à ce salaire supplémentaire, lorsque la vente se faisait au comptant. On a repoussé cette disposition dans la première délibération, sur l'observation que parfois, dans une vente au comptant, le vendeur court des risques.

(1) Le droit ne peut être dû que quand l'opération n'a pas été faite par le commissionnaire par suite d'un fait indépendant de sa volonté. Cela se présente en cas de révocation de la commission ou de baisse ne permettant pas de vendre au prix fixé par le commettant.

(2) Cet article vise le cas où le commissionnaire a été chargé d'acheter une lettre de change, qu'il en ait

disc[1] formant l'objet de la commission, tant qu'il l'a en sa possession ou qu'il est en état d'en disposer notamment à l'aide de connaissements, de certificats de prise en charge ou de certificats de dépôt des magasins généraux[2]. Le privilège existe pour les dépenses relatives aux marchandises, pour le droit de commission, pour les avances et les prêts faits sur les marchandises, pour les lettres de change et billets à ordre souscrits et les autres obligations contractées à l'occasion des marchandises ainsi que pour toutes les créances comprises dans le compte courant concernant les opérations de commission.

Le commissionnaire peut, pour se couvrir du montant des créances qui viennent d'être mentionnées, se rembourser, par préférence au commettant et à ses créanciers, sur toutes les créances provenant de la commission, et encore existantes.

Art. 375. Si le commettant est en retard pour l'exécution des

reçu la mission expresse ou seulement tacite à l'occasion d'une autre opération.

L'article 373 n'impose pas l'obligation d'endosser au commissionnaire qui a acheté une lettre de change. Il décide seulement que, s'il fait un endossement, il doit être régulier et sans réserve. Le projet prussien (art. 291) allait plus loin, en déclarant que le commissionnaire chargé d'acheter une lettre de change, devait l'endosser. Cette disposition a été repoussée.

Le commissionnaire qui fait un endossement dans ces conditions est-il garant du payement comme tout endosseur, ou ne peut-il pas opposer à son commettant, en cas de non-payement, qu'il n'a commis aucune négligence? On a laissé cette question sans solution; elle doit être résolue d'après les circonstances.

(1) Voir, sur le conflit entre les privilèges du commissionnaire et du voiturier, l'art. 411.

En vertu de l'article 306, al. 2 et 3, le commissionnaire est à l'abri, quand il est de bonne foi, des réclamations des tiers propriétaires des marchandises ou ayant des droits réels sur elles.

L'article 83 (1re partie, titre 13) de l'*allgemeines Landrecht* ne donnait qu'un droit de rétention au commissionnaire. La *Concursordnung* prussienne du 8 mai 1855 lui accordait déjà un privilège; l'article 374 a généralisé cette disposition en l'admettant même en dehors du cas de faillite.

(2) V. article 313, al. 1.

obligations mentionnées dans le précédent article, envers le commissionnaire, celui-ci a le droit de se payer sur les marchandises en observant les prescriptions de l'article 310 ; il a ce droit même contre les autres créanciers et contre la masse de la faillite du commettan .

Art. 376. Dans la commission pour l'achat ou pour la vente de marchandises, de lettres de change ou de billets à ordre et de valeurs mobilières qui sont cotées à la bourse ou au marché, le commissionnaire a le droit, quand le commettant n'a pas stipulé le contraire, de livrer comme vendeur la chose qu'il doit acheter, ou de garder pour lui comme acheteur la chose qu'il a été chargé de vendre[1].

Dans ce cas, l'obligation du commissionnaire de rendre compte de la conclusion de l'achat ou de la vente, se borne à justifier que, pour la fixation du prix, il s'est conformé au cours de la bourse ou du marché au moment de l'exécution. Il a droit à la commission ordinaire et il peut porter en compte les autres frais d'usage en matière de commission.

Si, en donnant avis au commettant de l'exécution de ses ordres, le commissionnaire n'indique pas immédiatement une autre personne comme acheteur ou comme vendeur, le commettant a le droit de poursuivre le commissionnaire lui-même comme acheteur ou comme vendeur[2].

[1] Il résulte bien de là que le commissionnaire ne peut pas se porter lui-même acheteur ou vendeur sans une autorisation du commettant, quand il ne s'agit pas de marchandises ou de valeurs ayant un cours dans un marché ou dans une bourse. Comp., sur l'article 376, Grünhut, *das Recht des Commissionshandels*, p. 452 et suiv.

[2] Cette disposition a pour but d'empêcher que le commettant ne soit à la discrétion du commissionnaire; elle entraîne cette conséquence que le commissionnaire, s'il ne veut pas être poursuivi comme vendeur ou comme acheteur, doit déclarer immédiatement avec qui il a contracté.

Art. 377. Si le commettant révoque ses ordres et que la révocation parvienne au commissionnaire avant qu'il ait envoyé l'avis de l'exécution des ordres, le commissionnaire ne peut plus user du droit de devenir lui-même acheteur ou vendeur [1].

Art. 378. Les dispositions de ce titre s'appliquent aussi dans le cas où un commerçant, dont la profession habituelle ne consiste pas à faire des opérations de commission, fait isolément un acte de commerce en son propre nom pour le compte d'un commettant.

TITRE QUATRIÈME.

DE LA COMMISSION DE TRANSPORTS.

Art. 379. Est commissionnaire de transports celui qui entreprend, à titre de profession, de faire des expéditions de marchandises par terre ou par eau en son propre nom et pour le compte d'autrui.

Art. 380. Le commissionnaire de transports répond de tout dommage qu'il cause en négligeant les soins d'un bon commerçant dans la réception et la garde de la marchandise, dans le choix des voituriers, capitaines ou commissionnaires de transports intermédiaires, et généralement dans l'exécution de l'expédition de marchandises qu'il a entreprise [2].

[1] Cet article a pour but, comme le précédent, de ne pas laisser le commettant à la discrétion du commissionnaire.

[2] Le projet prussien avait adopté le principe du Code de commerce français (articles 97 à 99), d'après lequel la responsabilité du commissionnaire de transports est beaucoup plus étendue, comprenant les retards, pertes et avaries de la marchandise en cours de route (sauf les cas de force majeure), et les faits du commissionnaire intermédiaire. Ce principe n'a pas prévalu dans la discussion. Le système adopté dans le Code allemand, et suivant lequel le commissionnaire de transports ne répond que de sa faute propre, était précédemment en vigueur dans la plupart des États de l'Allemagne.

Le commissionnaire de transports doit prouver qu'il a donné ces soins.

Art. 381. Le commissionnaire de transports a le droit de réclamer, outre sa commission, le remboursement des débours, frais et généralement de toutes dépenses nécessaires ou utiles faites en vue de l'expédition. (Article 371.)

Il n'a pas le droit de porter en compte un prix de transport plus élevé que celui qui a été convenu avec le voiturier ou le capitaine.

Art. 382. Le commissionnaire de transports a un droit de gage sur la marchandise, pourvu qu'il l'ait encore en sa possession ou soit en position d'en disposer. Ce droit de gage existe pour le prix de transport, la commission, les débours, frais et dépenses, ainsi que pour les avances faites à l'expéditeur sur la marchandise [1].

Le commissionnaire de transports peut invoquer ce droit de gage même à l'encontre des autres créanciers et de la masse de la faillite du propriétaire.

Si le commissionnaire de transports se sert de l'entremise d'un autre commissionnaire de transports, celui-ci doit exercer également les droits appartenant à son commettant, spécialement le droit de gage.

Lorsque le premier commissionnaire est couvert de sa créance par des sommes que le second commissionnaire lui a payées contre remboursement, la créance et le droit de gage du premier

[1] Le droit de gage ainsi accordé au commissionnaire de transports est moins étendu que celui qui est accordé par l'article 374 au commissionnaire ordinaire, puisque celui-ci peut invoquer le droit de gage même à raison de créances en compte courant qui n'ont aucune connexité avec la marchandise elle-même, pourvu que ces créances proviennent d'affaires de commission.

commissionnaire passent de droit au second. Il en est de même en ce qui concerne la créance et le droit de gage du voiturier, en tant que celui-ci a été payé par le commissionnaire de transports intermédiaire.

Art. 383. Le commissionnaire de transports qui fait l'expédition par terre ou par eau, mais par des moyens de transport qu'il a loués pour son propre compte, peut réclamer le prix ordinaire de transport, ainsi que la commission et autres frais.

Art. 384. Quand le commissionnaire de transports est convenu, avec l'expéditeur ou le destinataire, de prix de transport déterminés, il répond, sauf convention contraire, des commissionnaires intermédiaires et voituriers qu'il a choisis [1].

Dans ce cas, il n'a droit à une commission que s'il a été convenu qu'il en recevrait une outre les prix de transport qui ont été déterminés.

Art. 385. Le commissionnaire de transports a, sauf convention contraire, le droit d'effectuer lui-même le transport des marchandises.

S'il use de cette faculté, il a en même temps les droits et est tenu aux obligations d'un voiturier, et peut porter en compte le prix de transport ordinaire, la commission et les autres frais qu'occasionnent ordinairement les commissions de transports.

Art. 386. Les actions contre le commissionnaire de trans-

[1] Cette dérogation au principe de l'article 380 est motivée par la considération suivante. Le commissionnaire de transports qui a traité à forfait au sujet du prix de transport peut avoir intérêt à faire effectuer le transport à aussi bas prix que possible pour réaliser un bénéfice, et doit, en conséquence, être traité plus rigoureusement au point de vue de la responsabilité.

ports à raison de perte totale, diminution, avarie ou livraison tardive de la marchandise, se prescrivent par un an[1].

Cette prescription court, pour le cas de perte totale, du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et, pour le cas de diminution, avarie ou livraison tardive, du jour de la livraison.

De même, les exceptions tirées de la perte, diminution, avarie ou livraison tardive de la marchandise, s'éteignent si le commissionnaire de transports n'a pas été avisé de ces faits dans le délai susdit d'une année.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas dans le cas de fraude ou infidélité commise par le commissionnaire de transports.

Art. 387. Au reste, les droits et obligations du commissionnaire de transports, en tant qu'ils ne sont pas réglés par le présent titre, se déterminent suivant les règles du titre précédent; en particulier les disposition des articles 365 et 367, relatives au commissionnaire, s'appliquent également au commissionnaire de transports.

Art. 388. Quand un commerçant dont les affaires ordinaires ne consistent pas en commissions de transports, entreprend de faire, en son propre nom et pour le compte d'autrui, une expédition par terre ou par eau, cette affaire se règle suivant les dispositions du présent titre[2].

Art. 389. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux personnes qui servent seulement d'intermédiaires pour la conclusion de contrats de transport entre l'expéditeur et le voiturier ou capitaine (courtiers de transports, courtiers maritimes).

[1] Le Code de commerce français (art. 108) admet une prescription de six mois ou d'un an, suivant que l'expédition est faite en France ou à l'étranger.

[2] Comp. l'article 378, qui contient la même disposition pour le commissionnaire.

TITRE CINQUIÈME.

DU TRANSPORT.

PREMIÈRE SECTION.

DU TRANSPORT EN GÉNÉRAL.

Art. 390. Est voiturier celui qui, à titre de profession, effectue le transport de marchandises par terre ou sur les fleuves et eaux intérieures[1].

Art. 391. La lettre de voiture sert de preuve du contrat entre le voiturier et l'expéditeur.

Le voiturier peut demander qu'il soit dressé une lettre de voiture.

Art. 392. La lettre de voiture contient :

1° L'indication de la marchandise, mentionnant sa nature, quantité et marque distinctive;

2° Le nom et le domicile du voiturier;

3° Le nom de l'expéditeur ;

4° Le nom de celui à qui la marchandise doit être livrée;

5° Le lieu de la livraison ;

6° La stipulation du prix de transport ;

7° Le lieu et le jour où est dressée la lettre de voiture ;

8° Et, s'il y a lieu, les autres conventions des parties, relatives notamment au délai dans lequel le transport doit être effectué, et à l'indemnité pour le cas de retard dans la livraison.

[1] Les dispositions de cette section ne s'appliquent pas aux transports maritimes, qui sont régis par les articles 557 et suivants.

Art. 393. Pour les marchandises qui ont à subir des formalités douanières ou fiscales avant d'être livrées au destinataire, l'expéditeur doit mettre le voiturier en possession des documents qui doivent accompagner la marchandise à cet effet. Il est responsable envers le voiturier, à moins de faute de celui-ci, de toutes peines et de tous dommages subis par le voiturier pour inexactitude ou insuffisance desdits documents[1].

Art. 394. Si rien n'a été convenu dans le contrat de transport au sujet des délais dans lesquels le voiturier doit effectuer le transport, le délai dans lequel il doit commencer le voyage est déterminé par l'usage local; à défaut d'usage local, le voyage doit être commencé dans un délai répondant aux circonstances.

Si le commencement ou la continuation du voyage est empêché temporairement par les éléments ou par d'autres cas fortuits, l'expéditeur n'est pas tenu d'attendre la cessation de l'empêchement et peut renoncer au contrat; mais il doit indemniser le voiturier, à moins de faute de celui-ci, des frais de préparation du voyage, de déchargement, et de la partie du voyage déjà effectuée. Le montant de l'indemnité est déterminé par l'usage local, et, faute d'usage local, par l'appréciation du juge.

Art. 395. Le voiturier répond du dommage causé par la perte ou l'avarie de la marchandise, entre le moment de la réception et celui de la livraison, à moins qu'il ne prouve que la perte ou l'avarie a eu lieu par force majeure, ou par le vice propre de la marchandise, notamment par détérioration intérieure, diminution spontanée, coulage usuel, etc., ou bien par des vices d'emballage non reconnaissables extérieurement[2].

[1] Le règlement d'exploitation des chemins de fer, du 11 mars 1874 (article 51), contient, sur ce point, des dispositions détaillées, pour ce qui concerne spécialement les transports par chemin de fer.

[2] Comp. Code de commerce français, article 103.

Le voiturier ne répond des objets précieux, sommes et valeurs, que lorsque leur nature ou la valeur de la marchandise lui a été indiquée.

Art. 396. Lorsque, par suite du précédent article, une indemnité est à la charge du voiturier pour perte ou avarie de la marchandise, l'évaluation du dommage ne doit avoir pour base que la valeur commerciale courante de la marchandise.

En cas de perte, l'indemnité doit équivaloir à la valeur commerciale courante qu'une marchandise de même espèce et nature avait, au lieu de livraison, à l'époque où la marchandise devait être livrée, en déduisant les droits et frais qui sont épargnés par suite de la perte.

En cas d'avarie, l'indemnité doit équivaloir à la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et la valeur commerciale courante que la marchandise aurait eue à l'état sain au lieu et au temps de la livraison, en déduisant les droits et frais épargnés par suite de l'avarie.

Si la marchandise n'a pas de valeur commerciale courante, on prend pour base du calcul la valeur commune de la marchandise.

Si l'on prouve que le voiturier a agi de mauvaise foi[1], il doit des dommages et intérêts pour tout le préjudice causé.

Art. 397. Le voiturier répond du dommage causé par le retard de la livraison au delà du délai convenu ou usuel, à moins

(1) L'expression *böslich*, employée dans le texte allemand, est difficile à rendre exactement en français. Le mot de «frauduleusement» serait une traduction inexacte, parce que l'idée de fraude implique, chez le coupable, une pensée d'intérêt personnel, tandis qu'il résulte de la discussion du Code allemand que ses rédacteurs ont voulu atteindre, non pas seulement le voiturier qui fait tort au propriétaire de la marchandise pour s'enrichir lui-même, mais aussi celui qui a agi avec une négligence tout à fait grossière, en exposant sciemment la marchandise à des dangers qu'il lui était facile de prévenir.

qu'il ne prouve qu'il n'aurait pu éviter ce retard en donnant au transport les soins d'un bon voiturier.

Art. 398. S'il a été convenu qu'en cas de retard dans la livraison il serait fait une déduction sur le prix de transport, ou que le prix ne serait pas payé, ou s'il a été stipulé toute autre clause pénale, on peut, dans le doute, réclamer, en outre, une indemnité pour le dommage causé par le retard, en tant qu'il est supérieur au montant ainsi fixé.

Art. 399. Si le voiturier prouve qu'il n'aurait pas pu éviter le retard en donnant au transport les soins d'un bon voiturier, on ne pourra invoquer la stipulation par laquelle on est convenu de diminuer ou de supprimer le prix de transport en cas de retard, ni toute autre clause pénale applicable à ce cas, à moins qu'il ne résulte du contrat que les parties ont eu une intention contraire.

Art. 400. Le voiturier répond de ses agents et des autres personnes dont il se sert pour exécuter le transport qu'il a entrepris.

Art. 401. Si le voiturier remet la marchandise a un autre voiturier pour l'exécution totale ou partielle du transport qu'il a entrepris, il répond de ce voiturier et des suivants, s'il y en a, jusqu'à la livraison.

Chaque voiturier qui suit un autre voiturier entre dans le contrat de transport, conformément à la lettre de voiture originaire[1],

[1] Il a été jugé par le tribunal suprême de commerce (*Entscheidungen*, vol. II, p. 212), que le voiturier subséquent ne peut pas se couvrir de cette responsabilité à l'égard du propriétaire de la marchandise par des réserves ou protestations faites sur la lettre de voiture.

par le fait de l'acceptation de la marchandise avec cette lettre de voiture; il contracte, par ce fait, l'obligation directe d'exécuter le transport suivant la teneur de la lettre de voiture, et doit aussi, en ce qui concerne le transport déjà effectué par les voituriers qui le précèdent, répondre des obligations de ceux-ci.

Art. 402. Le voiturier doit se conformer aux ordres ultérieurs de l'expéditeur touchant la restitution de la marchandise ou sa délivrance à un destinataire autre que celui qui est indiqué par la lettre de voiture, aussi longtemps qu'il n'a pas remis la lettre de voiture au destinataire indiqué par elle, après arrivée de la marchandise au lieu de livraison.

Une fois que cette remise a eu lieu, il ne doit plus avoir égard qu'aux ordres du destinataire indiqué, faute de quoi il répond de la marchandise envers celui-ci.

Art. 403. Le voiturier est tenu de délivrer la marchandise, au lieu de livraison, au destinataire indiqué par la lettre de voiture.

Art. 404. Le destinataire indiqué par la lettre de voiture a le droit, à l'égard du voiturier, avant l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, de prendre toutes mesures utiles pour la sûreté de la marchandise, et de donner, à cet effet, au voiturier les ordres nécessaires; quant à la délivrance de la marchandise, il ne peut la demander, avant l'arrivée au lieu de livraison, que lorsque l'expéditeur y a autorisé le voiturier.

Art. 405. Après l'arrivée du voiturier au lieu de livraison, le destinataire indiqué par la lettre de voiture a le droit de faire valoir, en son propre nom, à l'encontre du voiturier, les droits résultant du contrat de transport, moyennant accomplissement des obligations résultant de la lettre de voiture, et ce, soit qu'en

agissant ainsi il le fasse dans son intérêt ou dans celui d'autrui; il a spécialement le droit de demander en justice au voiturier la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise, à moins qu'avant la demande l'expéditeur n'ait donné au voiturier un ordre contraire, dans les conditions de délai fixées par l'article 402.

Art. 406. Par le fait de l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, le destinataire est tenu de payer le voiturier suivant les stipulations de la lettre de voiture.

Art. 407. Quand le destinataire indiqué ne peut être trouvé ou refuse de recevoir la marchandise, ou lorsqu'il y a discussion sur la réception ou l'état de la marchandise, la partie intéressée peut faire constater cet état par des experts.

Les experts sont nommés, sur la demande de la partie intéressée, par le tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de la localité [1].

Les experts doivent donner leur avis par écrit ou par déclaration constatée par procès-verbal.

Le tribunal peut, sur la demande de la partie intéressée, ordonner que la marchandise sera déposée dans un magasin public ou chez un tiers, et qu'elle sera vendue publiquement en totalité, ou jusqu'à due concurrence, pour payer le prix de transport et les autres créances du voiturier.

La partie adverse, si elle est présente dans la localité, doit être entendue sur la demande tendant à obtenir la nomination d'experts ou une décision du tribunal ordonnant le dépôt et la vente.

Art. 408. La réception de la marchandise et le payement du prix de transport éteignent toute action contre le voiturier.

[1] Comp. article 106 du Code de commerce français.

Même après la réception de la marchandise et le payement du prix de transport, le voiturier peut être actionné, mais seulement pour des pertes et avaries qui n'étaient pas extérieurement reconnaissables au moment de la livraison, lorsque la constatation de la perte ou de l'avarie a été demandée sans retard après sa découverte, et lorsqu'il est prouvé que la perte ou l'avarie s'est produite dans l'intervalle entre la réception par le voiturier et la livraison [1].

Les dispositions concernant la prescription des demandes et exceptions contre le commissionnaire de transports, pour perte, avarie, ou retard de livraison de la marchandise (art. 386), sont également applicables au voiturier [2].

Art. 409. Le voiturier a un droit de gage sur la marchandise pour toutes ses créances résultant du contrat de transport, spécialement pour le prix du transport, les droits de magasinage, les droits de douane et autres débours. Le droit de gage dure aussi longtemps que la marchandise est retenue ou déposée : il continue également à durer après la livraison, pourvu que le voiturier le fasse valoir en justice dans les trois jours qui suivent la livraison, et que la marchandise soit encore chez le destinataire, ou chez un tiers la détenant pour le compte du destinataire.

Le voiturier peut, pour arriver à être payé, provoquer la vente de la marchandise, ou d'une partie de la marchandise. (Art. 407.)

[1] L'article 105 du Code de commerce français stipule également que la réception des objets transportés et le payement du prix de voiture éteignent toute action contre le voiturier, mais sans admettre à ce principe les mêmes restrictions que l'article 408 du Code de commerce allemand. Ainsi, en France, même en cas d'avaries non apparentes, l'action contre le voiturier est éteinte. La jurisprudence a cependant admis que, dans les cas de fraude ou d'impossibilité matérielle de vérification, l'action contre le voiturier n'est pas éteinte.

[2] Voir la note sous l'article 386.

Il a ce droit même à l'encontre des autres créanciers ou de la masse de la faillite du propriétaire.

Art. 410. Si la marchandise passe par les mains de plusieurs voituriers, le dernier d'entre eux doit, au moment de la livraison, en l'absence d'une stipulation contraire de la lettre de voiture, encaisser ce qui est dû aux voituriers précédents d'après la lettre de voiture et exercer leurs droits, notamment le droit de gage.

La créance et le droit de gage du voiturier précédent passent de plein droit au voiturier suivant qui le paye.

De même la créance et le droit de gage du commissionnaire de transports passent au commissionnaire de transports suivant et au voiturier.

Le droit de gage des voituriers et commissionnaires de transports précédents dure aussi longtemps que le droit de gage du dernier voiturier.

Art. 411. S'il existe, sur la même marchandise, deux ou plusieurs droits de gage fondés sur les articles 374, 382 et 409, celui des droits de gage résultant de l'expédition et du transport de la marchandise qui a pris naissance le dernier passe avant celui qui a pris naissance précédemment; les droits de gage de cette catégorie passent tous avant celui du commissionnaire et avant celui du commissionnaire de transports pour avances faites ; entre ces derniers droits de gage, celui qui a pris naissance le premier passe avant celui qui a pris naissance ensuite.

Art. 412. Quand le voiturier livre la marchandise sans payement et ne fait pas valoir le droit de gage en justice dans les trois jours qui suivent la livraison, il perd, ainsi que les voituriers et les commissionnaires de transports précédents, le recours contre ceux qui précèdent. L'action subsiste contre le destinataire.

Art. 413. L'expéditeur et le voiturier peuvent convenir que le voiturier délivrera à l'expéditeur un certificat de prise en charge (*Ladeschein*) [1].

Le certificat de prise en charge est un document par lequel le voiturier s'engage à délivrer la marchandise.

Art. 414. Le certificat de prise en charge contient :

1° L'indication des marchandises chargées, mentionnant leurs nature, quantités et marques distinctives ;

2° Le nom et le domicile du voiturier;

3° Le nom de l'expéditeur;

4° Le nom de celui à qui ou à l'ordre de qui la marchandise doit être livrée. On considère comme tel l'expéditeur, lorsque le certificat de prise en charge est simplement à ordre.

5° Le lieu de livraison;

6° La stipulation concernant le prix de transport;

7° Le lieu et le jour où est dressé le certificat.

Le certificat doit être signé par le voiturier.

L'expéditeur doit remettre au voiturier, si celui-ci le demande, une copie conforme et signée par lui du certificat de prise en charge.

Art. 415. Le certificat de prise en charge détermine les relations légales entre le voiturier et le destinataire de la marchandise : les stipulations du contrat de transport qui ne sont point reproduites dans le certificat de prise en charge n'ont pas d'effet légal à l'égard du destinataire, à moins qu'on ne s'y soit formellement référé.

[1] Les articles 413 à 419 contiennent des dispositions relatives au certificat de prise en charge, qui ressemble, sous beaucoup de rapports, au connaissement des transports maritimes. Il a pour but de faciliter les opérations commerciales, en

Les relations légales entre le voiturier et l'expéditeur demeurent régies par les dispositions du contrat de transport.

Art. 416. Quand le voiturier a délivré un certificat de prise en charge, il ne peut donner suite à des ordres ultérieurs de l'expéditeur concernant la restitution de la marchandise ou sa délivrance à un autre que le destinataire muni du certificat, que si le certificat de prise en charge lui est rendu. S'il agit contrairement à cette disposition, il répond de la marchandise envers le détenteur légitime du certificat de prise en charge [1].

Art. 417. A le droit de recevoir la marchandise celui à qui elle doit être délivrée d'après le certificat de prise en charge, ou, si ce certificat est à ordre, celui à qui il a été endossé.

Art. 418. Le voiturier n'est tenu de délivrer la marchandise que contre restitution du certificat de prise en charge, sur lequel la délivrance de la marchandise doit être certifiée.

Art. 419. Sauf ce qui précède, les dispositions concernant les droits et obligations du voiturier sont également applicables dans le cas où il a été dressé un certificat de prise en charge.

Art. 420. Quand un commerçant, dont les affaires ordinaires ne comprennent pas l'exécution de transports, entreprend, dans un cas particulier, un transport de marchandises par terre, sur des fleuves ou des eaux intérieures, les dispositions du présent titre sont également applicables [2].

mettant entre les mains de l'expéditeur ou du destinataire, même avant l'arrivée de la marchandise, un titre représentant cette marchandise, et susceptible d'être négocié.

[1] Comp. l'article 402. Le rapprochement de ces deux articles indique la principale différence qui existe entre la lettre de voiture et le certificat de prise en charge.

[2] Comp. article 378 et 388.

Art. 421. Les dispositions de la présente section sont également applicables aux transports effectués par chemins de fer ou par d'autres établissements publics de transports.

Elles ne s'appliquent toutefois aux transports postaux qu'en tant que ces transports ne sont pas soumis à des règles différentes par des lois et règlements spéciaux [1].

Sont, en outre, applicables, en ce qui concerne les chemins de fer, les dispositions de la section suivante.

DEUXIÈME SECTION.

DU TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER EN PARTICULIER.

Art. 422. Un chemin de fer qui est ouvert au public pour le transport des marchandises ne peut refuser d'entreprendre un transport qui lui est demandé pour son parcours :

1° Si les marchandises sont appropriées au transport, soit en elles-mêmes, soit par suite de leur emballage, conformément aux règlements [2], ou, lorsqu'il n'y a pas de règlements ou lorsqu'ils ne contiennent pas de disposition applicable, conformément à l'installation et au mode d'exploitation du chemin de fer;

2° Si l'expéditeur se soumet aux règlements généraux du chemin de fer concernant le prix du transport, la remise des marchandises et les autres conditions de transport que les chemins de fer sont libres de fixer;

3° Si les moyens de transport normaux du chemin de fer suffisent pour exécuter le transport.

(1) Voir notamment la loi du 28 octobre 1871 sur le régime postal de l'empire d'Allemagne.

(2) Le règlement d'exploitation du 11 mai 1874 (voy. plus loin la note sous l'art. 424) contient, à cet égard (art. 48), de nombreuses dispositions de détail.

Les chemins de fer ne sont pas tenus d'accepter les marchandises à transporter avant que leur transport puisse avoir lieu.

En ce qui concerne l'époque du transport, aucune expédition ne doit être favorisée plus que les autres, à moins d'un motif résultant de l'installation du chemin de fer, des circonstances du transport, ou de l'intérêt public.

Toute infraction au présent article peut donner lieu à une demande en réparation du dommage qui est résulté de l'infraction.

Art. 423. Les chemins de fer désignés dans l'article 422 n'ont pas le droit, à moins qu'ils n'y soient autorisés par les articles suivants, d'exclure ou de restreindre d'avance à leur avantage par contrats (soit au moyen de règlements, soit en vertu d'arrangements spéciaux) l'application des dispositions contenues dans les articles 395, 396, 397, 400, 401 et 408, touchant l'obligation du voiturier de réparer le dommage, soit en ce qui concerne les conditions, l'étendue ou la durée de la responsabilité, soit par rapport à la charge de la preuve.

Les conventions contraires à la disposition qui précède n'ont pas d'effet légal [1].

Art. 424. Il peut être stipulé [2] :

1° En ce qui concerne les marchandises qui, d'après accord

[1] Une loi du 7 juin 1871 (traduction de M. Lyon-Caen dans *l'Annuaire de législation étrangère* de 1872, p. 264) a réglementé la responsabilité des compagnies de chemins de fer pour les cas où un homme est tué ou blessé dans leur exploitation. Cette loi a dérogé aux principes ordinaires de la responsabilité en stipulant qu'en cas d'accident de cette nature l'exploitant du chemin de fer doit réparer le dommage causé, à moins qu'il ne prouve que l'accident est arrivé par force majeure ou par la faute de la victime. L'article 5 de la loi, comme l'article 423 du code de commerce, déclare sans valeur légale les règlements ou conventions par lesquelles les administrations de chemins de fer chercheraient à restreindre leur responsabilité.

[2] Les articles 424 à 430 ont tous

avec l'expéditeur, sont transportées par wagons découverts, que le chemin de fer ne répond pas du dommage résultant du risque inhérent à ce genre de transport [1];

2° En ce qui concerne les marchandises qui, bien que leur nature réclame un emballage pour les protéger contre la perte ou détérioration pendant le transport, sont expédiées sans emballage ou avec emballage défectueux, d'après déclaration de l'expéditeur sur la lettre de voiture, qu'il n'est pas répondu du dommage résultant du risque causé par l'absence ou l'insuffisance d'emballage [2];

3° En ce qui concerne les marchandises dont le chargement ou le déchargement est fait par l'expéditeur, d'après accord avec celui-ci, qu'il n'est pas répondu du dommage résultant du risque causé par le chargement ou le déchargement, ou par un chargement défectueux [3];

4° En ce qui concerne les marchandises qui, d'après leur nature particulière, sont exposées à un risque spécial de perte ou avarie totale ou partielle, notamment de fracture, rouille, détério-

pour objet, par dérogation à la règle rigoureuse formulée par l'article 423, de permettre aux administrations de chemins de fer certaines stipulations restreignant la portée, l'étendue ou la durée de leur responsabilité de voituriers. Les administrations n'ont pas manqué de faire usage de la permission qui leur a été ainsi accordée. Elles ont arrêté entre elles un règlement général d'exploitation qui a été approuvé par le Conseil fédéral le 11 mars 1874, et qui, entre autres dispositions, a pour but de déterminer les limites de la responsabilité des chemins de fer dans les cas où le Code de commerce a permis de restreindre cette responsabilité. Ce règlement complète ainsi les dispositions du Code de commerce. Il n'a pas force de loi, n'ayant pas été voté par le Parlement; mais toute expédition par chemin de fer n'est acceptée que si l'expéditeur se soumet aux dispositions du Règlement d'exploitation, qui acquiert ainsi la force d'un contrat.

(1) Voir l'article 67, § 2, du règlement d'exploitation mentionné à la note précédente.

(2) Voir article 67, § 3, du règlement d'exploitation.

(3) Voir article 67, § 4, du règlement d'exploitation.

ration intérieure, coulage anormal, etc..., qu'il n'est pas répondu du dommage résultant de ce risque [1];

5° En ce qui concerne les animaux vivants, qu'il n'est pas répondu du dommage résultant du risque spécial que le transport de ces animaux présente pour eux [2];

6° En ce qui concerne les marchandises accompagnées, qu'il n'est pas répondu du dommage résultant du risque qu'on a eu en vue d'écarter en les faisant accompagner [3].

S'il a été fait une des stipulations permises par le présent article, il est en même temps considéré comme stipulé que, jusqu'à preuve contraire, on présumera tout dommage survenu comme réellement produit par le risque que le chemin de fer n'aura pas assumé, s'il était possible que le dommage provînt de ce risque.

L'affranchissement de responsabilité stipulé en vertu du présent article ne pourra être invoqué lorsqu'il sera prouvé que le dommage a été produit par la faute de l'administration du chemin de fer ou de ses agents.

Art. 425. En ce qui concerne les bagages, il peut être stipulé :

1° Qu'il n'est répondu qu'en cas de faute prouvée de l'administration du chemin de fer ou de ses agents, de la perte ou détérioration de bagages qui n'ont pas été remis au chemin de fer pour être transportés [4]; la même stipulation peut être faite au sujet d'objets qui se trouvent dans des équipages de voyage;

(1) Voir article 67, § 1, du règlement d'exploitation.

(2) Voir article 44 du règlement d'exploitation.

(3) Voir article 67, § 5, du règlement d'exploitation.

(4) Il s'agit ici des bagages que le voyageur garde avec lui dans la voiture. La stipulation permise aux chemins de fer par le n° 1 de l'article 425 a été insérée dans le règlement d'exploitation du 11 mai 1874 (art. 29), et forme, par conséquent, la règle générale sans qu'il soit nécessaire de la reproduire expressément à chaque expédition. Voir la note sous l'article 424.

2° Qu'il n'est répondu de la perte de bagages remis au chemin de fer pour être transportés, que si les bagages sont réclamés dans un certain délai après le temps où la livraison devait avoir lieu.

Ce délai ne peut être moindre de trois jours [1].

Art. 426. En ce qui concerne les marchandises qui, d'après leur nature, subissent régulièrement, pendant le transport, une diminution de poids ou de volume, il peut être stipulé que, jusqu'à une certaine mesure normale fixée d'avance [2], il n'est pas répondu des diminutions de poids ou de volume. Cette mesure normale doit, dans le cas où plusieurs colis ont été transportés ensemble, être calculée à part pour chaque colis, lorsque le poids ou le volume des colis séparés a été indiqué dans la lettre de voiture ou peut être établi d'une autre manière.

La stipulation dont parle le présent article ne peut être invoquée quand il est prouvé que la perte n'est pas résultée, dans l'espèce, de la nature de la marchandise, ou que la mesure normale fixée pour le manquant ne répond pas à la nature de la marchandise ou aux autres circonstances.

Art. 427. Il peut être stipulé :

1° Que la valeur devant, suivant l'article 396, servir de base au calcul du dommage, ne devra pas dépasser un montant indiqué dans la lettre de voiture, dans le certificat de prise en charge ou dans le bulletin de bagages comme valeur de la marchandise, ou, en l'absence d'une telle indication, un certain montant normal déterminé d'avance [3];

[1] Il est fixé à huit jours par l'article 29 du règlement d'exploitation.

[2] Le montant de ces tolérances est fixé par le règlement d'exploitation. (Art. 67, § 8.)

[3] En exécution de cet article, le rè-

2° Que le montant de l'indemnité à fournir, suivant l'article 397, pour retard de livraison, ne devra pas dépasser un montant indiqué dans la lettre de voiture, dans le certificat de prise en charge ou dans le bulletin de bagages comme chiffre de l'intérêt que présente la livraison en temps voulu, ou, en l'absence d'une telle indication, un certain montant normal déterminé d'avance, qui pourra aussi consister dans la perte de tout ou partie du prix de transport [1].

En cas de mauvaise foi [2] de l'administration du chemin de fer ou de ses agents, la restriction de la responsabilité au montant normal ou à la valeur indiquée de la marchandise ne pourra être invoquée.

Art. 428. Il peut être stipulé [3] qu'après réception de la marchandise et payement du prix de transport toute réclamation pour perte partielle de la marchandise ou avarie sera éteinte, même lorsque la perte ou avarie n'était pas reconnaissable lors de la livraison et n'a été découverte que plus tard (art. 408, 2e alinéa), si la réclamation n'a pas été annoncée à l'administration du chemin de fer dans un certain délai à partir de la livraison.

glement d'exploitation a fixé le montant maximum que les administrations de chemins de fer peuvent être tenues de payer en cas de perte. Ce montant est de 12 marcs (15 francs) par kilogramme pour les bagages (art. 29 du règlement), et de 60 marcs (75 francs) par 50 kilogrammes pour les marchandises (art. 68 du règlement). Le voyageur ou expéditeur peut s'assurer une indemnité plus forte en déclarant la valeur de son envoi, mais à la condition de payer, dans ce cas, une taxe supplémentaire qui a le caractère d'une prime d'assurance. (Voir les articles précités du règlement.)

[1] Le règlement d'exploitation (art. 31 et 70) détermine le montant de l'indemnité à laquelle les chemins de fer sont tenus en cas de retard, indemnité qui est, suivant les cas, égale au tiers, au quart, à la moitié ou à la totalité du prix de transport. L'expéditeur peut s'assurer une indemnité plus forte en payant une taxe supplémentaire.

[2] Voir la note sous l'article 396, dernier alinéa.

[3] C'est ce qui est fait par l'article 64 du règlement.

Ce délai ne pourra être moindre de quatre semaines.

Art. 429. Quand le chemin de fer reçoit la marchandise avec une lettre de voiture d'après laquelle le transport doit être fait par plusieurs chemins de fer se raccordant les uns aux autres, il pourra être stipulé [1] que les chemins de fer qui auront reçu la marchandise avec la lettre de voiture ne seront pas tous responsables comme voituriers pour tout le transport, suivant l'article 401, mais que cette responsabilité pour tout le transport n'incombera qu'au premier chemin de fer et à celui qui aura reçu le dernier la marchandise avec la lettre de voiture, sauf le recours des chemins de fer entre eux, tandis qu'un des autres chemins de fer intermédiaires ne pourra être attaqué comme voiturier que s'il est prouvé à son encontre que le dommage s'est produit sur son parcours.

Art. 430. Quand un chemin de fer reçoit la marchandise à transporter avec une lettre de voiture indiquant comme lieu de livraison un endroit qui n'est situé ni sur le parcours de ce chemin de fer ni sur le parcours d'un des chemins de fer qui s'y raccordent, il peut être stipulé [2] que la responsabilité du chemin de fer ou des chemins de fer comme voituriers n'existe pas pour tout le transport jusqu'au lieu de livraison, mais seulement jusqu'à l'endroit où cesse le transport par chemin de fer; si cette stipulation a été faite, les obligations du commissionnaire de transports se produisent seules en ce qui concerne le transport au delà dudit endroit.

Art. 431. Si l'expéditeur a indiqué sur la lettre de voiture

[1] Cette stipulation est devenue d'usage général et implicite par son insertion dans le règlement général d'exploitation. (Art. 62.) — [2] Voir article 65 du règlement d'exploitation.

que la marchandise doit être délivrée ou rester en dépôt dans un endroit situé sur le parcours du chemin de fer, le transport n'est considéré comme entrepris que jusqu'à cet endroit situé sur le parcours du chemin de fer, et le chemin de fer n'est responsable que jusqu'à la livraison dans cet endroit, quand même un autre lieu de destination est indiqué dans la lettre de voiture [1].

[1] Voir article 66 du règlement d'exploitation.

LIVRE CINQUIÈME.

DU COMMERCE MARITIME [1].

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 432. Un registre des navires sera tenu pour les navires destinés au commerce de mer [2] qui ont le droit de porter le pa-

[1] Un membre des conférences de Hambourg avait proposé d'intituler le cinquième livre du Code de commerce : *De la navigation maritime* (*Von der Seeschiffahrt*), parce que la rubrique : *Du commerce de mer* (*Vom Seehandel*), ferait supposer que les quatre premiers livres ne s'occupaient que du commerce de terre et que le cinquième était entièrement consacré au commerce maritime. Cette proposition fut repoussée par huit voix contre trois; on fit remarquer que la rubrique : *Du commerce maritime*, concordait mieux avec les rubriques des quatre premiers livres. On ajouta que, sous le nom de commerce maritime, il faut entendre non seulement l'achat et la vente des marchandises transportées par mer, mais toutes les relations juridiques qui naissent par suite des transports maritimes. D'ailleurs la rubrique : *De la navigation maritime*, paraissait trop compréhensive, puisque le cinquième livre ne traite pas de la navigation maritime au point de vue des rapports qui en naissent entre les nations.

[2] Dans le projet prussien, l'article 385, placé en tête du cinquième livre, disposait que «les seuls navires qui devaient être considérés comme bâtiments de mer dans le sens du Code étaient les navires destinés au transport des personnes et des marchandises.» Lors de la première lecture du projet, on maintint cette disposition, mais en lui retirant tout caractère exclusif. Elle n'avait plus alors aucune portée. Cette disposition fut écartée en seconde lecture comme trop étroite et remplacée par celle de l'article 432, 1er al. actuel. La définition contenue dans cet article s'étend non seulement aux bâtiments servant au transport des personnes et des marchandises, mais aux grands bâti-

villon du pays [1]. Ce registre est public; toute personne peut en prendre connaissance durant les heures ordinaires du service [2].

Art. 433. L'enregistrement dans le registre des navires n'aura lieu qu'après qu'il aura été justifié du droit de porter le pavillon du pays [3].

ments de pêche, elle exclut, au contraire, les bâtiments de guerre. Des dispositions, sur l'enregistrement et sur la dénomination des navires, arrêtées à la date du 13 novembre 1873 par le Conseil fédéral, ont précisé le sens de l'expression «navigation maritime» en déterminant, pour dix-sept districts maritimes, les limites de cette navigation. (Voir le texte de ces dispositions dans le livre intitulé : *Sammlung der deutschen Seeschiffahrtsgesetze* von Stabenow, p. 323 et suiv.)

[1] Le Code de commerce ne visait ici que le pavillon de chacun des États de l'Allemagne; car il n'y avait pas, avant 1867, de pavillon commun. L'idée exprimée dans les Conférences de Hambourg d'établir une nationalité allemande unique pour les navires n'a été réalisée que par la Constitution de l'Empire d'Allemagne (art. 3), qui a étendu à toute l'Allemagne la loi du 25 octobre 1867, concernant la nationalité des navires de commerce et leur droit de porter le pavillon fédéral, loi qui n'avait été faite que pour la Confédération de l'Allemagne du Nord.

La Constitution de 1871 dispose :

«Art. 54. Les bâtiments de commerce de tous les États de la Confédération forment une seule marine de commerce.

«Art. 55. Le pavillon de la marine de commerce est noir, blanc et rouge.»

La loi du 25 octobre 1867 contient notamment les dispositions suivantes :

«Art. 1er. Les navires des États confédérés destinés au commerce de mer ne porteront dorénavant comme pavillon national que celui de la Confédération.

«Art. 3. Il sera tenu dans les États allemands du littoral des registres maritimes pour les navires ayant le droit de porter le pavillon fédéral. Les lois de chaque État détermineront les fonctionnaires chargés de tenir ces registres.»

Il résulte de ces dispositions que les articles du Code de commerce allemand qui parlent du pavillon de l'État doivent, en général, être référés aujourd'hui au pavillon unique de l'Empire d'Allemagne.

[2] Cet alinéa de l'article 432 reproduit la disposition de l'article 12, 2e al. du Code de commerce concernant le registre de commerce. (Voir ci-dessus p. 12.) L'article 4 de la loi du 25 octobre 1867 est la copie textuelle de l'article 432. Il faut remarquer que le code ne prescrit pas la publication des insertions faites dans les registres maritimes.

[3] L'article 7 de la loi du 25 octobre 1867 dispose que «l'enregistrement d'un navire dans le registre maritime n'aura lieu qu'après que le droit de porter le pavillon fédéral et tous les faits énumérés dans l'article 6 auront été prouvés.» (Cet article, qui est traduit ci-après sous

Le droit de porter le pavillon ne peut pas être exercé avant l'enregistrement [1].

Art. 434. Les lois particulières des divers États déterminent les conditions dont dépend le droit de porter le pavillon du pays [2].

l'article 435, énumère les différentes mentions que l'enregistrement doit contenir.)

D'après le projet prussien (art. 387), l'enregistrement d'un navire devait être précédé de la preuve de sa navigabilité. On repoussa cette condition en s'appuyant sur les différents motifs dont les principaux sont les suivants : La navigabilité est difficile à prouver pour les vieux navires. Elle a toujours un caractère relatif, c'est-à-dire qu'elle dépend beaucoup du voyage à entreprendre. Du reste, l'innavigabilité peut se produire pendant le voyage.

[1] Il résulte de là que, pour porter le pavillon allemand, il ne suffit pas qu'un navire réunisse les conditions voulues pour être allemand; il faut encore qu'il ait été enregistré. La loi du 25 octobre 1867 va plus loin, en exigeant, pour qu'un navire porte le pavillon allemand, que le certificat de nationalité ait été délivré. L'article 10 de cette loi dispose, en effet, que «le droit de porter le pavillon fédéral ne peut être exercé ni avant l'enregistrement du navire dans le registre maritime, ni avant la délivrance du certificat de nationalité (*Certifikat*).»

Aussi les articles 13 et 14 de la loi du 25 octobre 1867 punissent de peines différentes le capitaine qui fait porter le pavillon allemand à un navire qui n'a pas le droit de le porter, et le capitaine qui exerce ce droit avant l'enregistrement ou avant la délivrance du certificat de nationalité.

[2] La loi du 25 octobre 1867 a déterminé les conditions exigées pour qu'un navire ait le droit de porter le pavillon allemand :

«Art. 2. Les bâtiments de commerce n'ont le droit de porter le pavillon allemand qu'autant qu'ils appartiennent exclusivement à des personnes jouissant de la nationalité fédérale. (Art. 3, Constitution allemande.)

«Doivent être assimilées à ces personnes les sociétés par actions constituées en Allemagne et les sociétés en commandite par actions; en Prusse, les associations coopératives (*Genossenschaften*) enregistrées conformément à la loi du 27 mars 1867, si ces sociétés ont leur siège en Allemagne, et, pour les commandites par action, si tous les associés personnellement responsables ont la nationalité fédérale.»

(La partie de cet article qui vise les associations enregistrées en Prusse, conformément à la loi du 27 mars 1867, doit être appliquée à toutes les associations constituées en conformité de cette loi, devenue, en 1871, loi de l'Empire d'Allemagne.)

Elles déterminent les fonctionnaires chargés de tenir le registre des navires [1].

Elles déterminent si et sous quelles conditions l'enregistrement dans le registre des navires peut être remplacé provisoirement par un certificat consulaire pour les navires étrangers acquis par des Allemands [2].

Art. 435. L'enregistrement dans le registre des navires doit comprendre :

1° Les faits qui servent de fondement au droit du navire de porter le pavillon du pays;

2° Les faits nécessaires à la détermination de l'identité du navire et de sa situation au point de vue de la propriété;

3° Le port dont le navire doit partir pour naviguer (port d'attache) [*Heimathshafen, Registerhafen*].

[1] La loi du 25 octobre 1867 (art. 3) renvoie aussi aux lois de chaque État pour l'indication des fonctionnaires chargés de l'enregistrement des navires. Ils diffèrent beaucoup selon les États. (Voir dans Stabenow, *Sammlung der deutschen Schiffarhtsgesetze*, p. 383 à 387, la liste de ces fonctionnaires.)

[2] La loi du 25 octobre 1867 a réglementé dans ces détails le pouvoir des consuls sur ce point.

« Art. 16. Lorsqu'un navire étranger se trouvant hors de l'Allemagne acquiert, par sa transmission à une personne jouissant de la nationalité allemande, le droit de porter le pavillon fédéral, l'enregistrement de ce navire dans le registre maritime, la délivrance du certificat de nationalité, peuvent être remplacés par un certificat constatant le droit de porter le pavillon fédéral et délivré par le consul allemand dans la circonscription duquel se trouve le navire au moment de son acquisition. Toutefois cela n'est admis que pour une année à partir de la délivrance du certificat du consul. Ce délai peut être augmenté quand, par suite de force majeure, il y a eu prolongation de voyage. Tant qu'il y aura encore des consuls pour chaque État, le consul de l'État auquel l'acquéreur appartiendra sera aussi compétent pour délivrer le certificat. A défaut d'un consul de l'État auquel l'acquéreur appartient, comme à défaut d'un consul fédéral, le consul d'un autre État aura le même pouvoir. » (Art. 56, Constitution allemande.)

Il est délivré un acte (certificat de nationalité) constatant l'enregistrement et conforme aux mentions portées au registre [1].

[1] Cet article a été modifié par les articles 6 et 8 de la loi du 25 octobre 1867.

Art. 6. «L'enregistrement d'un navire dans le registre maritime doit comprendre :

«1° Le nom et l'espèce du navire (barque, brick, etc.);

«2° Sa grandeur et sa capacité calculée d'après sa grandeur;

«3° Le lieu et l'époque de sa construction, ou, si le navire a porté le pavillon d'un État ne faisant pas partie de l'Empire d'Allemagne, les circonstances par suite desquelles il a acquis le droit de porter le pavillon fédéral, et, en outre, autant que possible, l'époque et le lieu de la construction;

«4° Le port d'attache;

«5° Le nom et la désignation précise de l'armateur (*Rheder*), ou, s'il y a un armement collectif, le nom et la désignation précise de tous les coarmateurs et de l'importance de la part de chacun. S'il y a une société de coarmateurs, il faut indiquer la raison commerciale et le lieu où la société a son siège, et, si la société n'est pas par actions, les noms et la désignation précise de tous les associés; quand il s'agit d'une société en commandite par actions, l'indication des associés tenus personnellement suffit au lieu de celle de tous les associés;

«6° Le titre d'acquisition du navire ou de chacune de ses parts;

«7° La nationalité de l'armateur ou des coarmateurs;

«8° La date de l'enregistrement du navire.

«Chaque navire est enregistré dans le registre maritime et sous un numéro d'ordre spécial.

«Art. 8. A la suite de l'enregistrement d'un navire, le fonctionnaire préposé à la tenue des registres délivre un certificat de nationalité reproduisant les énonciations portées au registre.»

Relativement au nom des navires, la loi du 28 juin 1873, sur l'enregistrement et la désignation des navires de commerce, contient les dispositions suivantes :

«Art. 2. Le nom d'un navire enregistré dans le registre maritime ne peut être changé que pour des motifs spécialement urgents. Ce changement ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation de la Chancellerie de l'Empire.

«Art. 3. Tout navire enregistré dans le registre maritime doit porter :

«1° Son nom sur chaque côté de la proue (*Bug*);

«2° Son nom et le nom du port d'immatricule à l'arrière (*Heck*), sur les parties solides en lettres visibles.»

L'article 4 punit les contraventions aux dispositions précédentes.

Pendant longtemps, en Allemagne, on on a fixé le poids des marchandises que le navire pouvait porter, et non sa capacité. Mais, d'après l'arrêté du Conseil fédéral sur le jaugeage des navires, du 5 juillet 1872, on s'attache maintenant à la capacité, et, pour la déterminer, on suit la méthode Moorsom. (Voir, sur ce point, Lewis, *Das deutsche Seerecht*, p. 16

Art. 436. Si des modifications dans les faits indiqués au précédent article se produisent après l'enregistrement, elles doivent être elles-mêmes enregistrées et mentionnées dans le certificat.

En cas de perte du navire ou de perte du droit de porter le pavillon du pays, le navire doit être rayé du registre et le certificat restitué, à moins qu'il ne soit suffisamment justifié qu'il y a impossibilité de le rendre[1].

Art. 437. Les lois particulières des divers États déterminent les délais dans lesquels les faits donnant lieu à enregistrement ou à radiation doivent être déclarés et prouvés, comme les peines encourues dans les cas de non observation de ces délais ou de violation des dispositions précédentes[2].

et suiv., et le texte de l'arrêté du 5 juillet 1872 dans l'ouvrage de Stabenow précité, p. 232 et suiv.)

Dans les pays allemands où l'hypothèque maritime existe, elle doit être aussi mentionnée sur le registre maritime. (Art. 59, Loi prussienne relative à l'introduction en Prusse du Code de commerce; loi du 26 mai 1873, art. 48, pour la nouvelle Poméranie, et Rügen, L. du 27 mai 1873, art. 48 pour le Schleswig-Holstein, et L. du 27 janvier 1879 sur le gage maritime dans la province de Hanovre. Voir analyse de cette dernière loi par M. Ch. Lyon-Caen dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1880, p. 107.)

(1) L'article 2 de la loi du 25 octobre 1867 reproduit l'article 436. Seulement il parle du pavillon *fédéral* et non du pavillon du pays.

(2) La Loi du 25 octobre 1867 (art. 12) contient des dispositions qui remplacent, pour toute l'Allemagne, celles qui, d'après l'article 437, étaient réservées à la législation de chaque État.

«Art. 12. Les faits qui, d'après l'article 11, rendent nécessaire un enregistrement ou une radiation dans le registre maritime, doivent être déclarés et justifiés par l'armateur dans les six semaines qui suivent le jour où il les a connus, au fonctionnaire chargé de tenir les registres. S'il y a lieu, le certificat de nationalité doit être remis.

«L'obligation de faire cette déclaration et cette justification incombe :

«1° Quand il y a des coarmateurs, à tous les coarmateurs;

«2° Quand une société par actions est armateur ou coarmateur, à tous les membres de la direction;

«3° Quand une société d'une autre sorte est armateur ou coarmateur, à tous les associés responsables personnellement;

«4° Lorsque la modification consiste dans un changement de propriétaire qui

Art. 438. Les lois particulières des divers États peuvent décider que les dispositions des articles 432 à 437 ne s'appliquent pas aux petits bâtiments (caboteurs, etc.)[1].

Art. 439. En cas d'aliénation d'un navire ou d'une part dans un navire, la tradition qui serait exigée selon les principes du droit civil peut être remplacée par une convention portant que la propriété passera immédiatement à l'acquéreur[2].

ne touche pas au droit de porter le pavillon fédéral, au nouvel acquéreur du navire ou d'une portion du navire.»

L'article 15 de la loi du 25 octobre 1867 substitue aux peines que l'article 437 du Code de commerce réservait aux lois de chaque État le soin de prononcer, des peines applicables dans toute l'Allemagne contre ceux qui contreviennent à l'article 12 dont la traduction vient d'être donnée.

(1) La loi du 25 octobre 1867 (art. 17) avait réservé à la législation de chaque pays la détermination des navires échappant, à titre exceptionnel, au principe de l'enregistrement. Cela avait donné naissance à des dispositions très divergentes. Pour établir l'unité en cette matière, la loi du 28 juin 1873, sur l'enregistrement et la désignation des navires de commerce, a posé dans son article 1er des règles uniformes pour toute l'Allemagne.

Art. 1er. La disposition suivante remplacera l'article 17 de la loi du 25 octobre 1867, concernant la nationalité des navires de commerce et leur droit de porter le pavillon fédéral.

«Les navires n'ayant pas une capacité brute de plus de 50 mètres cubes peuvent porter le pavillon fédéral, sans avoir été enregistrés dans le registre maritime et sans qu'il y ait eu délivrance d'un certificat de nationalité.»

Cet article n'ôte pas la *faculté* de faire enregistrer même ces petits navires. Seulement alors ils sont soumis à toutes les règles applicables aux navires pour lesquels l'enregistrement est obligatoire.

(Voir, en ce sens, Lewis, *opere citato*, p. 16 *in fine* et p. 17.)

(2) Quand il s'agit de la transmission de la propriété d'un navire, comme de tout autre bien, il faut distinguer la transmission elle-même et le contrat en vertu duquel cette transmission est opérée.

L'article 439 s'occupe de la transmission de la propriété des navires, mais non des contrats en exécution desquels a lieu cette transmission. Il est néanmoins utile de faire précéder les observations sur le sens de l'article 439 de quelques mots sur les formes des contrats tendant à la transmission de la propriété des navires.

a. Les avis furent très partagés dans les conférences de Hambourg sur les formes des contrats ayant pour but la translation de la propriété des navires. Les

Art. 440. Dans tous les cas d'aliénation d'un navire ou d'une part dans un navire, il est loisible à chaque partie de réclamer, à ses frais, la délivrance d'un acte authentique constatant l'aliénation.

Art. 441. Quand un navire ou une part d'un navire est aliéné en cours de voyage, à défaut de convention, on doit admettre, dans les rapports entre l'aliénateur et l'acquéreur, que les bénéfices du voyage en cours appartiendront à l'acquéreur et qu'il en supportera les pertes[1].

uns voulaient qu'on exigeât un acte authentique, les autres se contentaient d'exiger un écrit, enfin d'autres voulaient laisser toute liberté aux parties quant à la forme. On finit par rejeter toute disposition spéciale. Par suite, quand il s'agit d'une vente commerciale, un écrit n'est pas nécessaire (voir ci-dessus art. 317); s'il s'agit d'une vente n'ayant pas le caractère commercial, on doit observer les règles du droit civil de chaque État.

b. Il y a encore un très grand nombre d'États de l'Allemagne où la tradition est une condition de la translation de la propriété. On avait proposé de déroger absolument à cette règle pour les navires. Cette innovation a été repoussée comme trop contraire aux principes du droit civil de la plupart des États. On s'est arrêté à une transaction en vertu de laquelle la loi civile de chaque État détermine si la tradition est ou non nécessaire; mais les parties peuvent toujours convenir que la propriété sera transférée sans tradition, soit tout de suite, soit après un certain temps, ou lors de l'arrivée d'une condition telle que le payement du prix. Il était fort utile de ne pas s'en référer purement et simplement au droit commun, car l'éloignement d'un navire qui est en cours de voyage ou dans un port étranger peut en rendre la tradition très difficile.

La convention excluant la nécessité de la tradition est-elle soumise à certaines formes? Les opinions sont divisées sur cette question. Makower (page 434, note 14, sur l'article 439) prétend que sans doute, si le contrat principal est commercial, aucune forme n'est prescrite pour cette convention accessoire, mais que, si le contrat principal est un acte civil, c'est la loi civile de chaque État qui fixe la forme de la convention accessoire comme celle du contrat principal. Goldschmidt (*Lehrbuch des Handelsrechts*, t. I, page 806, note 18) et Lewis, t. I, p. 19, prétendent au contraire que, dans tous les cas, aucune forme spéciale n'est prescrite.

[1] Cet article consacre une règle tout opposée à celle qu'admettait l'article 1401 (2e partie, titre VIII) de l'*allgemeines Landrecht*. Ce n'est du reste là qu'une règle d'interprétation que les parties peuvent toujours écarter par l'expression d'une volonté contraire.

Art. 442. L'aliénation d'un navire ou d'une part dans un navire ne modifie point les obligations personnelles de l'aliénateur envers les tiers[1].

Art. 443. Parmi les accessoires d'un navire sont comprises toutes les choses affectées à l'usage permanent du navire pendant la navigation maritime.

Les canots en font notamment partie[2].

Dans le doute, les objets portés dans l'inventaire du navire doivent être considérés comme ses accessoires.

Art. 444[3]. Pour l'application des dispositions du présent livre un navire devenu innavigable doit être considéré :

1° Comme ne pouvant pas être réparé (*reparaturunfähig*) lorsque les réparations sont absolument impossibles, ou lorsque, dans le lieu où se trouve le navire, la réparation ne peut être faite et que le navire ne peut être conduit dans le port où elle pourrait se faire;

2° Comme ne valant pas la peine d'être réparé (*reparaturunwürdig*) lorsque la réparation nécessiterait des frais[4] qui, sans dé-

(1) Cette disposition n'empêche pas que les obligations reposant sur le navire seul ne se transmettent à l'acquéreur.

(2) Quoique se contentant, en principe, de la formule générale de l'article 443, 1er al., les rédacteurs du Code de commerce allemand ont mentionné spécialement ici les canots. La raison en est qu'en droit romain la question de savoir si l'on devait considérer les canots comme des accessoires du navire, était discutée. L. 44, Dig. *De evict.*, XXI, 2.

(3) Cet article détermine ce qu'on doit entendre par un navire qui ne peut pas être réparé (*reparaturunfähig*) ou qui ne vaut pas la peine qu'on le répare (*reparaturunwürdig*). La fixation du sens de ces expressions a une grande importance pour l'application des articles 453, 473, 542, 630, 632, 669 et 877.

(4) Doit-on comprendre parmi ces frais ceux qu'il faut faire pour se procurer de l'argent? Le tribunal suprême de commerce de Leipzig (*Recueil des décisions*, t. XII, p. 403) a admis la négative qu'adopte aussi Makower (p. 436, note 20, sous l'art. 444). Lewis (t. I, p. 25) se range à l'opinion opposée.

duction pour la différence du neuf au vieux, dépasseraient les trois quarts de sa valeur primitive[1].

Lorsque l'innavigabilité se produit en cours de route, on considère comme la valeur primitive du navire la valeur qu'il avait au début du voyage; dans les autres cas, celle qu'il avait avant de devenir innavigable ou qu'il aurait eue s'il avait été armé convenablement[2].

Art. 445. On considère comme faisant partie de l'équipage (*Schiffsbesatzung*) le capitaine, les gens de l'équipage, ainsi que toutes les autres personnes remplissant une fonction sur le navire [3].

Art. 446. Un navire prêt à partir [4] ne peut être saisi pour dettes. Toutefois cette disposition est inapplicable aux dettes contractées pour le voyage que le navire va faire [5].

Une saisie pour dettes opérée sur des marchandises se trouvant

[1] Il a été indiqué dans les conférences de Nuremberg qu'il était bien entendu que ces définitions ne s'appliquent à un navire qu'autant qu'il n'est pas en état de tenir la mer. C'est, du reste, ce que dit expressément l'art. 444, 1er alinéa.

[2] On n'a pas indiqué dans quel lieu on devrait considérer la valeur antérieure du navire. C'est ordinairement au port de départ ou à celui dans lequel se trouve le navire qu'il faut se reporter. On a voulu éviter que les experts ne crussent pas avoir le droit, en présence d'une disposition formelle, de se référer aux prix dans un port important du voisinage.

[3] Cette définition est importante, notamment pour l'application des articles 446, 451, 736, 740.

[4] L'article 446 ne contient pas de définition de ce qu'il faut entendre par là. En ce point il diffère de l'article 215 du Code de commerce français, qui correspond à l'article 446, 1er al.; l'article 215 définit ce qu'on doit entendre par navire prêt à mettre à la voile. On a pensé que le sens à donner à ces expressions doit dépendre du but du voyage et des usages du port.

On a, dans les conférences de Hambourg, remplacé le mot *segelfertig* (prêt à mettre à la voile) par les mots *zum Ausgehen-fertig* (prêt à partir), pour que l'expression pût s'appliquer sans difficulté aux navires à vapeur.

[5] Cet alinéa est identique à l'article 215 du Code de commerce français.

déjà à bord du navire ne peut autoriser à en exiger le déchargement que dans le cas où le chargeur lui-même aurait encore le droit de le réclamer, et seulement contre la prestation de ce que celui-ci aurait alors à fournir [1].

Une personne de l'équipage ne peut plus être arrêtée pour dettes à partir du moment où le navire est prêt à partir.

Art. 447. Quand, dans ce cinquième livre, les ports européens sont opposés aux ports non européens, on doit considérer comme compris parmi les premiers les ports non européens de la Méditerranée de la mer Noire et de la mer d'Azow [2].

Art. 448. Les dispositions du cinquième livre, relatives au séjour du navire à son port d'immatricule, peuvent être étendues, par les lois particulières de chaque État, à tous les ports du district (*Reviers*) ou à quelques-uns d'entre eux [3].

(1) Voir, sur les cas dans lesquels l'affréteur ou chargeur peut opérer le déchargement, art. 581, 588, 588; et, sur ce qu'il doit payer en pareil cas, art. 581, 582, 583, 585, 587.

L'article 446, 3e al., ne touche en rien la question de savoir dans quels cas la saisie des objets se trouvant à bord est possible, sans que le déchargement en soit opéré.

Il s'agit, dans l'article 446, 2e et 3e al., de la saisie pour dettes seulement. Cet article laisse donc intact le droit de revendication qui peut appartenir à des tiers.

(2) Cette explication offre de l'intérêt pour l'application des articles 518, 521, 865 et 866.

(3) Le mot *Heimathshafen* se rencontre souvent dans le Code de commerce. Ainsi, notamment au point de vue des pouvoirs du capitaine, ce code distingue selon que le navire se trouve ou non au port d'immatricule. (Art. 491, 496 et 681.) Dans quelques pays l'usage a fait assimiler au port d'immatricule tous les ports qui se trouvent dans sa circonscription. Les rédacteurs du Code de commerce n'ont pas voulu décider en principe que la circonscription du port d'immatricule lui serait assimilée; ils se sont bornés à réserver aux lois de chaque État le soin de statuer sur cette assimilation.

Il a été fait usage de cette réserve.

Voyez art. 54, loi introductive prussienne; art. 32, loi introductive hanovrienne du 5 octobre 1864; art. 67, ordonnance introductive du 5 juillet 1867 pour le Schleswig-Holstein; art. 27, or-

Art. 449. Les dispositions du cinquième livre ne sont applicables aux entreprises postales que s'il n'en est pas autrement décidé par des lois spéciales ou des règlements.

TITRE DEUXIÈME.

DE L'ARMATEUR ET DE L'ARMEMENT COLLECTIF [1].

Art. 450. L'armateur (*Rheder*) est le propriétaire d'un navire affecté par lui au commerce de mer [2].

Art. 451. L'armateur est responsable du dommage causé à un tiers par la faute d'une personne de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions [3].

Art. 452 [4]. L'armateur n'est pas tenu personnellement en-

donnance introductive d'Oldenbourg du 18 avril 1864; art. 46, loi introductive de Hambourg du 22 décembre 1865; art. 17, loi introductive de Brême.

(1) *Von dem Rheder und von der Rhederei.*

(2) Le mot *Rheder* a, dans le Code allemand, un sens spécial qu'il importe de bien préciser. Le code entend par *Rheder* le propriétaire d'un navire qui l'emploie au commerce de mer. Ainsi ce mot ne désigne ni le propriétaire d'un simple bâtiment ni celui qui a affrété un navire qu'il emploie pour son compte ou qu'il sous-affrète.

(3) Cet article était fort utile parce qu'on ne connaît pas, dans le droit commun allemand, le principe de la responsabilité légale tel qu'il est consacré par l'article 1384 du Code civil français.

Le Code allemand ne pose pas de principe général sur la responsabilité de l'armateur à raison des fautes du pilote; il s'est borné à prévoir dans l'article 740 un cas spécial.

(4) Le Code de commerce allemand admet en principe que l'armateur est tenu sur tous ses biens à raison des actes faits par le capitaine. Mais l'article 452 et d'autres dispositions du Code (auxquels renvoie l'art. 454) énumèrent des cas exceptionnels dans lesquels l'armateur n'est tenu des obligations résultant des faits du capitaine que sur sa *fortune de mer*.

Il faut bien remarquer que ce système n'est pas celui qu'a consacré l'article 216 du Code de commerce français. Tout d'abord l'article 216 admet en *principe général* l'abandon du navire et du fret. Mais cela ne constitue pas la différence

vers les tiers créanciers, mais seulement sur le navire [1] et le fret [2] :

1° Quand la créance est fondée sur un acte que le capitaine a fait comme tel en vertu de ses attributions légales, et non en vertu d'une procuration spéciale [3];

2° Quand la créance est fondée sur l'inexécution ou sur l'exécution soit incomplète, soit défectueuse, d'un contrat conclu par l'armateur, en tant que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine; peu importe que l'inexécution ou l'exécution, incomplète ou défectueuse, provienne ou non de la faute d'une personne de l'équipage.

3° Quand la créance résulte de la faute d'une personne de l'équipage.

Toutefois la présente disposition est inapplicable aux cas prévus par les numéros 1 et 2, quand une faute a été commise dans l'exécution du contrat par l'armateur lui-même [4], ou quand celui-ci a spécialement garanti cette exécution.

Art. 453. L'armateur est tenu personnellement, et non pas seulement jusqu'à concurrence du navire et du fret, des créances

essentielle entre le Code allemand et le Code français; la jurisprudence française, en s'inspirant des motifs qui justifient l'article 216, est arrivée, en définitive, à ne l'admettre guère que dans les cas prévus par le Code allemand. La différence vraiment importante consiste en ce que, tandis qu'en France le propriétaire du navire est tenu sur tous ses biens, sauf la faculté d'abandon qui lui appartient, le Code allemand, sans qu'il y ait une option quelconque à faire par l'armateur, admet qu'il n'est tenu que sur le navire et sur le fret.

[1] Il faut naturellement comprendre avec le navire ses accessoires. Voir ci-dessus, art. 443.

[2] Le fret dont il s'agit ici est celui du voyage auquel se rapporte la créance. Voir du reste ci après, art. 759.

[3] Pour que l'armateur soit tenu personnellement, il ne suffit pas que le capitaine ait reçu un mandat, il faut qu'il ait agi comme mandataire de l'armateur.

[4] Il résulte de là que l'armateur qui est en même temps capitaine, est tenu sur tous ses biens.

nées au profit des personnes de l'équipage, de leurs contrats d'engagement et de loyer [1].

Art. 454. Les autres cas dans lesquels l'armateur n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et sur le fret, sont déterminés par les titres suivants.

Art. 455. L'armateur peut être poursuivi en cette qualité

[1] L'ancien article 453 du Code de commerce a été abrogé par la loi du 27 décembre 1872 (art. 68) sur la condition des gens de mer, et remplacé par cette disposition qui reproduit textuellement le 1er alinéa de l'article 453 primitif. L'ancien article 453 apportait seulement des exceptions au principe contenu dans ce 1er alinéa. Les alinéas supprimés de l'article 453 étaient ainsi conçus :

«Toutefois, si le navire périt avant la fin du voyage sans la faute de l'armateur, notamment :

«S'il fait naufrage.

«Si, condamné comme ne pouvant pas ou ne valant pas la peine d'être réparé (art. 444), il est vendu de suite publiquement.

«S'il est pris par des pirates.

«S'il est capturé ou saisi et déclaré de bonne prise.

«L'armateur n'est pas tenu personnellement des dettes résultant du voyage non achevé, ou, si ce voyage se fait par échelles, des dettes provenant de la dernière partie du voyage.

«La dernière partie du voyage commence dans le port où le navire a fait son dernier chargement ou son dernier déchargement, et au moment où le navire a commencé à charger ou fini de décharger. Un port de relâche n'est pas considéré comme port de chargement ou de déchargement dans le sens de cette disposition.

«L'armateur n'a pas le droit, dans aucun des cas précités, de se faire restituer les arrhes (*Handgelder*) ou avances payées par lui.»

Les exceptions contenues dans le texte primitif du Code de commerce avaient pour but, en conciliant l'intérêt des gens de mer avec le principe selon lequel le fret sert à payer les loyers, d'intéresser les gens de l'équipage à la conservation du navire. On a pensé, en 1872, que les gens de mer, ayant leur vie et les objets leur appartenant à sauvegarder, étaient par là suffisamment intéressés à éviter la perte du bâtiment, et que l'humanité exigeait qu'ils eussent action sur tous les biens de l'armateur.

La disposition de l'article 453 constitue une dérogation à l'article 452 1°; car le capitaine a, en vertu de la loi elle-même, le pouvoir de conclure des contrats d'engagement avec les gens de mer. (Art. 495, al. 2.)

devant le tribunal du port d'attache (art. 435) pour toute créance, qu'il soit tenu personnellement ou seulement jusqu'à concurrence du navire et du fret[1].

Art. 456. Quand plusieurs personnes emploient au commerce maritime, dans un intérêt commun, un navire dont elles sont copropriétaires, il y a armement collectif (*Rhederei*).

Les dispositions relatives à l'armement collectif ne concernent pas le cas où le navire appartient à une société de commerce[2].

Art. 457. Les rapports des coarmateurs entre eux sont réglés par leurs conventions, et, à défaut de conventions, par les articles suivants.

Art. 458. Les affaires de l'armement collectif sont réglées par les décisions des coarmateurs. Les décisions sont prises à la majorité des voix. Les voix sont comptées d'après l'importance des parts de chacun dans le navire. La majorité est acquise à une décision, lorsque la personne ou les personnes qui l'ont adoptée sont propriétaires ensemble de plus de la moitié du navire[3].

(1) Voy. art. 475, 496, al. 2, 764.

(2) Il peut y avoir société entre les copropriétaires, et cette société peut avoir l'une des formes quelconques réglementées par le Code de commerce; mais il résulte de l'article 456, 2e alinéa, que l'armement collectif n'est pas par lui-même une société. Mais y a-t-il du moins là une personne morale, de telle sorte qu'en cas de procès, tous les coarmateurs doivent figurer dans l'instance? La question est très controversée. Voir Lewis, t. I, p. 42 et suiv.

(3) En décidant que les voix sont comptées d'après l'importance des parts de chacun, l'article 458 consacre une règle admise par toutes les législations maritimes.

Le Code ne prescrit aucune forme spéciale pour les réunions de copropriétaires ni pour le vote. Aussi le vote se fait-il souvent par correspondance.

L'ordonnance introductive pour le Mecklembourg, du 28 décembre 1863 (art. 52), contient, pour le calcul des voix, une disposition spéciale. Elle dispose que, quand il s'agit des affaires courantes concernant l'armement, les voix des co-

L'unanimité des coarmateurs est requise pour les décisions qui ont pour but de modifier la convention intervenue entre les coarmateurs, ou qui sont contraires à cette convention, ou qui sont étrangères au but de l'armement collectif[1].

Art. 459. Une décision de la majorité peut constituer un gérant du navire (*Korrespondentrheder, Schiffsdirektor, Schiffsdisponent*)[2]. Pour la constitution d'un gérant ne faisant pas partie des coarmateurs, l'unanimité est nécessaire.

Le gérant du navire peut être révoqué à tout moment sans préjudice des droits à indemnité résultant des conventions existantes[3].

Art. 460. Dans les rapports avec les tiers, le gérant du navire

propriétaires qui n'ont pas leur domicile au port d'immatricule et qui n'ont pas désigné un représentant, ou les voix de ceux qui ne peuvent participer au vote et ne sont pas représentés, sont ajoutées aux voix de la majorité.

(1) Les règles posées dans cet article n'étant applicables qu'à défaut de convention contraire, il peut se faire que le droit de voter soit enlevé à un ou à plusieurs des coarmateurs. Ceux-ci, à moins d'une clause expresse, n'ont-ils pas cependant le droit de voter quand il s'agit d'une des délibérations extraordinaires prévues par l'article 458, 2e alinéa. La question a été agitée dans les conférences de Hambourg sans qu'on parvînt à s'entendre.

(2) La désignation d'un gérant est donc purement facultative. D'après le projet prussien (art. 398), elle devait être obligatoire. Cette disposition fut repoussée dans les conférences de Hambourg, parce que la désignation d'un gérant n'est pas toujours nécessaire et peut être assez onéreuse lorsqu'il y a un très petit nombre de coarmateurs.

La majorité est exigée aussi bien pour décider si un directeur devra être nommé que pour le nommer effectivement. A raison des pouvoirs étendus du directeur, on a pensé qu'on ne devait pas permettre à la minorité de décider qu'il y a lieu de nommer un directeur, comme cela a été proposé dans les conférences de Hambourg.

L'article 51 de l'ordonnance introductive pour le Mecklembourg-Schwerin contient une disposition dérogatoire à l'article 459, 1er alinéa, que la loi du 5 juin 1869 (art. 4) a formellement maintenu en vigueur; elle rend la constitution d'un directeur obligatoire. Cette disposition s'explique par ce fait que, dans ce pays, le nombre des coarmateurs est en général très grand.

(3) Voir analogie, art. 54 du Code de commerce allemand (ci-dessus, p. 24).

est, en vertu de son institution, investi du pouvoir de faire toutes les opérations et tous les actes qu'entraîne d'ordinaire avec soi l'exploitation d'un navire[1].

Ce pouvoir s'étend spécialement à l'équipement, à l'entretien et au frétement du navire, à l'assurance du fret, des dépenses d'armement et frais d'avaries, ainsi qu'aux recouvrements se rattachant à l'exploitation habituelle du navire.

Le gérant du navire a, dans les mêmes limites[2], le pouvoir de représenter en justice l'armement collectif.

Il peut nommer et congédier le capitaine; le capitaine doit suivre les ordres du gérant du navire et non ceux des coarmateurs.

A moins qu'un mandat spécial ne lui ait été conféré, l'armateur-gérant n'a pas le pouvoir de contracter, au nom de l'armement collectif ou de quelques-uns des coarmateurs, des obligations par lettres de change ou par billets à ordre, d'emprunter, de vendre, ou d'engager le navire ou des portions du navire, ou de les faire assurer[3].

Du reste, pour les opérations et actes qu'il a le pouvoir de faire en vertu de ses fonctions, il n'a pas besoin du mandat spécial qui pourrait être exigé par les lois particulières de certains États.

Art. 461. L'armement collectif est obligé envers les tiers, ou acquiert des droits contre eux en vertu des actes que l'armateur-

(1) Il s'agit seulement ici des rapports avec les tiers; ce qui concerne ceux du gérant du navire avec les coarmateurs est réglé par l'article 463. Il résulte de l'article 460, 1er alinéa, que les tiers n'ont pas à rechercher quelles sont les restrictions qui ont pu être apportées aux pouvoirs du directeur. (Voir toutefois art. 462.)

(2) Cela veut dire que le gérant du navire peut représenter les coarmateurs dans tous les procès relatifs à des actes qu'il aurait pu faire valablement avec les tiers, en vertu de l'article 460, 1er alinéa.

(3) On a craint qu'il n'y eût des doubles emplois résultant de ce que chaque coarmateur ferait assurer sa part alors que le directeur aurait fait assurer le navire entier. Si, en fait, le gérant contractait une assurance, il faudrait, pour statuer sur le sort de celle-ci, se référer à l'article 785.

gérant a fait en cette qualité dans les limites de ses pouvoirs, lors même que l'acte aurait été conclu sans désignation des différents coarmateurs.

Quand l'armement collectif se trouve obligé par un acte fait par le gérant du navire, les coarmateurs sont tenus de la même manière que si l'acte avait été fait par eux-mêmes. (Art. 452 [1].)

Art. 462. L'armement collectif ne peut opposer à un tiers une restriction apportée aux pouvoirs du gérant tels qu'ils sont établis par l'article 460, qu'autant qu'il est prouvé que cette restriction était connue du tiers lors de la conclusion de l'affaire dont il s'agit [2].

Art. 463. A l'égard de l'armement collectif, le gérant du navire est tenu de respecter les restrictions mises à ses pouvoirs; il doit, en outre, se conformer aux décisions prises et les mettre à exécution.

Du reste, l'étendue de ses pouvoirs, même à l'égard de l'armement collectif, doit être déterminée d'après l'article 460; pour de nouveaux voyages, pour de nouvelles entreprises, pour des réparations extraordinaires ainsi que pour le choix et le congédiement du capitaine, il doit provoquer préalablement une décision de l'armement collectif.

Art. 464. Le gérant du navire est tenu d'apporter aux affaires de l'armement les soins d'un bon armateur [3].

[1] Le renvoi de l'article 452 signifie seulement que l'armement collectif n'est tenu que jusqu'à concurrence du navire et du fret dans les cas où, par suite des actes du capitaine, un seul coarmateur ne serait tenu que dans cette limite. Mais les coarmateurs sont tenus sur tous leurs biens des obligations du gérant du navire.

[2] Conformément à l'article 460, le défaut d'autorisation de l'armement collectif n'empêche pas ces actes d'être valables à l'égard des tiers.

[3] On a, du reste, reconnu dans les *Conférences de Hambourg* qu'il faut ici, comme c'est l'usage, assimiler la faute lourde au dol.

Art. 465. Le gérant du navire doit tenir un livre spécial relatif aux faits de sa direction et conserver les documents justificatifs. Il doit aussi donner connaissance à chacun des coarmateurs, sur sa demande, de toute les circonstances concernant l'armement collectif, en particulier le navire, le voyage, l'équipement; il doit toujours laisser chacun des armateurs examiner les livres, lettres et papiers relatifs à l'armement collectif.

Art. 466. Le gérant du navire est tenu, à toute époque, de rendre compte sur la résolution des coarmateurs. L'approbation du compte et de l'administration du gérant du navire par la majorité ne met pas obstacle à ce que la minorité fasse valoir ses droits [1].

Art. 467. Chaque coarmateur doit contribuer, en proportion de sa part dans le navire, aux dépenses de l'armement collectif, en particulier aux frais de l'équipement et des réparations du navire.

Lorsqu'un coarmateur est en retard pour le payement de sa part dans les dépenses et que les fonds lui sont avancés par ses coarmateurs, il est tenu de plein droit des intérêts à partir du jour des avances. Les lois particulières de chaque État déterminent si une avance de ce genre donne un droit de gage sur la part dans le navire du coarmateur en retard [2]. Dans le cas même où celui qui a fait l'avance n'acquiert pas de droit de gage, l'avance lui confère un intérêt dans la part du navire pour lequel elle a été faite; cet intérêt peut être assuré, et, dans le cas où il l'a été,

[1] On a fait remarquer dans les *Conférences de Hambourg*, que, sans cette disposition, un copropriétaire de plus de la moitié d'un navire pourrait, comme gérant du navire échapper à toute responsabilité. — [2] L'article 54 de l'ordonnance introductive pour le Mecklembourg-Schwerin admet ce droit de gage.

le coarmateur en retard doit rembourser les frais de l'assurance.

Art. 468. S'il a été résolu de faire faire au navire un nouveau voyage ou, après la fin d'un voyage, de le radouber ou de payer un créancier envers lequel l'armement collectif n'est tenu que jusqu'à concurrence du navire et du fret, chaque coarmateur qui n'a pas adhéré à la résolution peut se libérer des payements à faire pour l'exécuter, en abandonnant sa part dans le navire sans rien recevoir en retour [1].

Le coarmateur qui veut user de ce droit doit notifier son intention à ses coarmateurs ou au gérant du navire par acte judiciaire ou notarié dans un délai de trois jours après la résolution, ou, s'il n'a été ni présent ni représenté à la délibération, dans un délai de trois jours après la communication qui lui en est faite.

La part du navire abandonnée est répartie entre les autres coarmateurs en proportion de la part de chacun.

Art. 469. La répartition des bénéfices et des pertes se fait proportionnellement à l'importance des parts dans le navire.

Le calcul des bénéfices et des pertes, et le payement des dividendes a lieu toutes les fois que le navire revient au port d'attache, ou après qu'il a terminé son voyage dans un autre port et que les gens de l'équipage ont été congédiés.

[1] Ce droit d'abandon n'existe, au profit des copropriétaires des navires, que dans les cas prévus par l'article 468.

Dans le Mecklembourg-Schwerin, il existe un droit spécial, connu sous le nom de *Setzungrecht* ou *Kiefungrecht*. En vertu de ce droit, les copropriétaires, faisant partie de la minorité dans une délibération, peuvent fixer un prix moyennant lequel la majorité doit prendre les parts de la minorité ou abandonner les siennes. Les dispositions des ordonnances du 22 décembre 1862 et 22 octobre 1869 sur ce point ont été maintenues expressément en vigueur par la loi du 5 juin 1869 (art. 4).

En outre, l'argent disponible doit être distribué provisoirement entre les coarmateurs proportionnellement à la part de chacun dans le navire, même avant les époques ci-dessus fixées, si ces sommes ne sont pas nécessaires pour des dépenses ultérieures à faire ou pour payer quelques-uns des coarmateurs à raison de leurs créances sur l'armement collectif.

Art. 470. Chaque coarmateur peut, en tout temps et sans le consentement des autres coarmateurs, aliéner en tout ou en partie sa part dans le navire.

Les autres coarmateurs n'ont pas de droit légal de préemption. Toutefois l'aliénation d'une part de navire par suite de laquelle le navire perdrait le droit de porter le pavillon du pays, ne peut être faite valablement qu'avec l'assentiment de tous les copropriétaires [1]. Cette disposition ne porte pas atteinte aux lois particulières des États qui prohibent d'une façon générale une telle aliénation.

Art. 471 [2]. Le coarmateur qui a aliéné sa part dans le navire continue à être considéré comme copropriétaire à l'égard des autres coarmateurs, tant que l'aliénation n'a pas été dénoncée par lui et par l'acquéreur aux coarmateurs ou au gérant du navire. Il reste tenu, comme coarmateur, envers les autres coarmateurs, de toutes les obligations qui ont pris naissance avant cette dénonciation.

Toutefois l'acquéreur d'une part du navire est tenu, dès le moment de l'acquisition comme coarmateur, envers les autres.

Les dispositions du contrat d'armement collectif, les décisions

[1] La majorité suffit, au contraire, pour aliéner, au profit d'un étranger, le navire entier. (Art. 473.)

[2] Il s'agit, dans cet article, des effets de l'aliénation d'une part d'un navire entre les copropriétaires. Ce qui concerne ses effets à l'égard des tiers est réglé par les articles 442 et 474.

prises et les opérations engagées, sont opposables à l'acquéreur comme à l'aliénateur; les autres coarmateurs peuvent, en outre, faire valoir contre l'acquéreur toutes les obligations dont était tenu l'aliénateur comme coarmateur, relativement à la part aliénée, sauf le droit de l'acquéreur à la garantie du vendeur.

Art. 472. Le changement dans le personnel des coarmateurs est sans influence sur la continuation de l'armement collectif [1].

La mort, la faillite (*Konkurs*) ou l'incapacité légale d'administrer ses biens, encourue par un coarmateur, n'entraîne point la dissolution de l'armement collectif.

Un coarmateur ne peut renoncer à son droit ni subir une exclusion.

Art. 473. La dissolution de l'armement collectif peut être résolue à la majorité des voix. La résolution d'aliéner le navire équivaut à la résolution de dissolution.

Lorsque la dissolution de l'armement collectif ou l'aliénation du navire est décidée, le navire doit être vendu publiquement. La vente ne peut avoir lieu que lorsque le navire n'est pas frété pour un voyage et qu'il se trouve à son port d'attache ou dans un port du pays.

Si pourtant le navire est condamné comme ne pouvant plus être réparé ou ne valant plus la peine de l'être (art. 444), la vente en peut avoir lieu, quand même il serait frété, fût-ce en pays étranger. L'assentiment de tous les coarmateurs est nécessaire pour déroger aux dispositions précédentes.

Art. 474. Les coarmateurs, quand ils sont obligés person-

[1] Mais il va de soi que l'armement collectif cesse, quand toutes les portions du navire sont réunies entre les mains d'un seul des coarmateurs.

nellement, ne sont tenus envers les tiers qu'en proportion de leurs parts dans le navire[1].

Si une part de navire est aliénée, les obligations personnelles qui ont pris naissance relativement à cette part, dans l'intervalle de temps compris entre l'aliénation et la dénonciation mentionnée dans l'article 471, pèsent à la fois sur l'aliénateur et sur l'acquéreur.

Art. 475. Les coarmateurs peuvent, en cette qualité, être assignés devant le tribunal du port d'attache à raison de toute contestation, qu'elle soit élevée par un des coarmateurs ou par un tiers.

Cette disposition s'applique aussi lorsque l'action n'est dirigée que contre un des coarmateurs ou quelques-uns d'entre eux.

Art. 476. L'association formée entre deux ou plusieurs personnes à l'effet de construire un navire à compte commun et de l'employer à la navigation maritime[2], est régie par les articles 457, 458, 467[3]; ce dernier article s'applique aussi aux frais de construction, ainsi que les articles 472 et 474; et, dès que le

[1] En droit romain, si les armateurs n'étaient tenus que *pro rata parte*, quand ils agissaient eux-mêmes, ils étaient tenus *in solidum* de l'action *exercitoria*, quand ils étaient représentés par un *magister navis*, L. 1, p. 25; L. 2, L. 3, L. 4, pr. et p. 1. Dig. *De exercit. act.* XIV, 1. La jurisprudence française admet que les armateurs sont tenus solidairement des obligations du capitaine. Elle prétend s'appuyer sur une tradition spéciale plutôt que sur la règle d'après laquelle, en matière commerciale, la solidarité existerait sauf convention contraire.

[2] L'article 476 ne s'applique pas au cas où plusieurs personnes s'associent pour construire un navire et le vendre ensuite.

[3] On a refusé, dans les conférences de Hambourg, à la majorité des coassociés, le droit d'augmenter la part des dépenses à supporter par chacun pour construire un navire d'un plus fort tonnage.

navire est terminé et livré par le constructeur[1], les articles 470, 471[2], 472[3] deviennent aussi applicables.

Le gérant du navire (art. 459) peut être nommé même avant l'achèvement du navire; en ce cas il a, dès sa nomination, les droits et les obligations de l'armateur-gérant relativement à la gestion future de l'armement collectif[4].

Art. 477. Celui qui emploie pour son compte, au commerce de mer, un navire qui ne lui appartient pas et le dirige lui-même ou en confie la direction à un capitaine, est considéré comme armateur (*Rheder*) dans ses rapports avec les tiers.

Le propriétaire ne peut pas faire obstacle à l'action de celui qui se prétend créancier du navire par suite de son exploitation, à moins qu'il ne prouve que le navire a reçu un emploi illégal à son égard et que le créancier n'est pas de bonne foi.

TITRE TROISIÈME.

DU CAPITAINE[5].

Art. 478. Le conducteur du navire ou capitaine (*Schiffskapitain, Schiffer*) est obligé, dans toutes ses fonctions, notamment

(1) Il n'est pas nécessaire que le navire ait déjà été employé au commerce de mer.

(2) Durant la construction du navire, un coarmateur ne peut pas aliéner sa part. Cela a été dit dans les conférences de Hambourg. Voir Makower, note 57.

(3) Tant que le navire n'est pas construit, une décision de la majorité ne peut pas dissoudre la société.

(4) Il faut qu'il ait reçu un pouvoir spécial pour agir comme mandataire au point de vue de la construction.

(5) *Schiffer.* — Ce titre s'occupe uniquement du capitaine choisi par l'armateur. Malgré la proposition qui en avait été faite dans les conférences de Nuremberg, on a laissé de côté l'hypothèse où, par suite d'un cas de force majeure, un homme de l'équipage est appelé à remplacer le capitaine. On a pensé que, pour ce cas, les principes de la gestion d'affaires suffiraient.

Le titre troisième ne s'occupe pas non plus spécialement du cas où le capitaine est propriétaire ou copropriétaire du navire.

dans l'exécution des contrats dont l'accomplissement lui est confié, d'apporter les soins d'un bon capitaine[1]. Il est responsable de tout dommage causé par sa faute, notamment du dommage résultant de la violation des obligations que ce titre et les titres suivants mettent à sa charge.

Art. 479. Cette responsabilité du capitaine n'existe pas seulement à l'égard de l'armateur, mais aussi envers l'affréteur, le chargeur, le destinataire, les voyageurs, l'équipage et les créanciers dont la créance provient d'une opération de crédit (art. 497), et spécialement envers le prêteur à la grosse[2].

Le capitaine n'est pas libéré de sa responsabilité envers les personnes prénommées à raison de ce qu'il a agi d'après les instructions de l'armateur. Ces instructions ont pour conséquence d'obliger aussi l'armateur personnellement, si, en les donnant, il connaissait la situation.

Art. 480. Le capitaine doit, avant le commencement du voyage, prendre soin que le navire soit en bon état de navigabilité, bien armé, équipé, ravitaillé, et ait les papiers de bord nécessaires pour renseigner sur le navire, l'équipage et le chargement[3].

(1) La théorie des fautes n'est pas la même dans les législations civiles de tous les États allemands. C'est pour cela que le Code de commerce contient de nombreuses dispositions sur le degré de faute dont sont tenues certaines personnes. Voyez articles 282, 361, 380, 397 et 464.

(2) Cet article a pour but d'indiquer que, bien qu'en principe l'armateur (*Rheder*) soit seul tenu envers les tiers à raison des obligations contractées par le capitaine, celui-ci peut être tenu directement envers les tiers à raison de fautes commises par lui. Ces tiers ont été énumérés sans qu'on ait adopté une formule générale, parce qu'on a voulu ne pas trancher la question de savoir dans quelle mesure le capitaine peut être tenu envers un assureur.

(3) Au port d'attache, le capitaine ne peut faire aucun acte sans le mandat de l'armateur. (Art. 495.) Aussi le capitaine, s'il part sans être muni du né-

Art. 481. Le capitaine doit veiller à ce que le navire soit bien pourvu des engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement, et aussi à ce que la cargaison soit bien arrimée d'après les usages maritimes, quand même l'arrimage serait opéré par des arrimeurs de profession.

Il doit prendre soin que le navire n'ait pas de surcharge et soit pourvu du lest et des apparaux nécessaires.

Art. 482. Lorsque le capitaine n'observe pas, dans un pays étranger, les dispositions légales qui y sont en vigueur, spécialement les lois de police, fiscales et douanières, il répond du dommage qui peut en résulter.

Il doit, de même, réparer le dommage provenant de ce qu'il a chargé des marchandises qu'il savait ou devait savoir être de la contrebande de guerre.

Art. 483. Dès que le navire est prêt à partir, le capitaine doit commencer le voyage à la première occasion favorable.

Lors même qu'il est empêché par maladie ou par d'autres causes, de conduire le navire, il ne suspendra pas outre mesure le départ du navire ou la continuation du voyage; il doit, quand le temps et les circonstances le permettent, prendre les ordres de l'armateur, lui faire part, sans tarder, de l'empêchement, et, en attendant, prendre les mesures nécessaires; en cas contraire, il doit choisir un autre capitaine. Il n'est responsable de ce remplaçant que s'il a commis une faute en le choisissant[1].

cessaire, n'est pas responsable envers l'armateur s'il l'a averti de pourvoir aux besoins du navire; il peut seulement encourir une responsabilité envers les personnes désignées dans l'article 479. (Voir ci-dessous, p. 239 et 240, dans l'article 97 de la loi sur les gens de mer, une sanction pénale de l'article 480 du Code de commerce.)

[1] Les avis ont été très partagés dans

Art. 484. Du commencement du chargement à l'achèvement du déchargement, le capitaine ne doit abandonner le navire en même temps que le pilote (*Steuermann*) que dans des cas urgents; il doit alors préalablement désigner un remplaçant convenable parmi les officiers du navire ou les autres hommes de l'équipage.

La même règle s'applique, même avant le commencement du chargement et après la fin du déchargement, quand le navire ne se trouve pas dans un port sûr ou dans une rade sûre.

En cas de danger imminent ou quand le navire est en mer, le capitaine doit être à bord, à moins qu'une nécessité pressante ne justifie son absence.

Art. 485. Quand, en cas de danger, le capitaine juge à propos de tenir un conseil avec les officiers de bord, il n'est pourtant pas lié par les résolutions arrêtées; il reste toujours responsable des mesures qu'il prend[1].

les conférences de Nuremberg, sur la question de savoir dans quelle mesure le capitaine doit être responsable de la conduite du navire pendant qu'il est sous la direction d'un pilote. D'après les uns, quand la prise d'un pilote est obligatoire, le capitaine n'est pas responsable, s'il n'a pas négligé d'intervenir en cas d'incapacité du pilote ou de lui donner les indications nécessaires ou de faire exécuter ses ordres. D'autres ont prétendu que, lorsque la prise d'un pilote n'est pas obligatoire, le capitaine n'est pas déchargé de sa responsabilité en en choisissant un, parce qu'alors le pilote ne fait en réalité que lui donner des avis sur la conduite du navire. D'après une troisième opinion, le capitaine devait être irresponsable, dès que le pilote était institué par l'autorité publique, sans qu'il y ait à distinguer selon que le pilotage est ou n'est pas obligatoire. Enfin, selon une quatrième opinion, cette question ne pouvait pas être résolue à l'aide d'une règle générale; dans chaque cas particulier, il fallait appliquer les principes généraux du droit. On a alors renoncé à trancher la question en se bornant à insérer dans le Code une disposition qui, en cas d'abordage à un moment où il y avait un pilote à bord, décharge le capitaine de toute responsabilité, si le pilotage était obligatoire. (Voir ci-après art. 740.)

[1] Le projet prussien (art. 419) exigeait que le capitaine, en cas de danger, recourût à une délibération de l'équipage. Cette obligation a été repoussée, et, en même temps, on a indiqué que l'avis de l'équipage ne rend pas le capitaine irres-

Art. 486. Sur tout navire il sera tenu un journal dans lequel devront être mentionnées, pour chaque voyage, toutes les circonstances notables, à partir du jour où le navire a commencé à prendre le chargement ou le lest[1].

Le journal est tenu, sous la surveillance du capitaine, par le pilote, et, en cas d'empêchement de celui-ci, par le capitaine lui-même ou, sous sa surveillance, par un marin apte à cette fonction et désigné par lui[2].

Art. 487. Le journal contient jour par jour :

L'état du vent et du temps;

La marche suivie par le navire et les distances franchies;

La latitude et la longitude mesurées;

L'étiage des pompes.

Le journal contient en outre:

La profondeur de l'eau mesurée par la sonde;

Toute prise de pilote et le moment de son arrivée et de son départ;

Les changements dans le personnel de l'équipage;

Les résolutions prises en conseil;

Tous les accidents atteignant le navire ou la cargaison et leur description.

Les faits punissables commis sur le navire et les peines discipli-

ponsable. Mais il établit du moins, en sa faveur, une présomption. Ainsi, en cas de jet, cet avis fait naturellement présumer que le capitaine n'a pas cédé à une crainte exagérée.

(1) On n'a pas indiqué jusqu'à quel moment le journal doit être tenu, parce qu'on a pensé que cela dépend des circonstances.

(2) Comme le journal doit servir à contrôler la conduite du capitaine, ce n'est pas ordinairement lui qui le tient.

naires appliquées, ainsi que les naissances et décès[1] qui y ont eu lieu, doivent être mentionnés dans le journal.

Les mentions à porter au journal doivent y être inscrites chaque jour, à moins d'empêchement.

Le journal doit être signé par le capitaine et par le pilote.

Art. 488. Dans les cas où un rapport de mer (*Verklarung*) n'est pas nécessaire (art. 490) et où la production d'autres documents n'est pas usitée, le journal, tenu régulièrement et non suspect en la forme, constitue, en règle générale, pour les circonstances du voyage, un commencement de preuve par écrit susceptible d'être complété par le serment ou d'autres moyens de preuve. Toutefois le juge peut apprécier, d'après les circonstances, si le journal doit avoir une force probante plus grande ou moindre[2].

Art. 489. Les lois particulières de chaque État peuvent décider que la tenue d'un journal de bord n'est pas nécessaire sur les petits bâtiments (caboteurs et autres)[3].

Art. 490. Le capitaine doit, avec le concours des gens de l'équipage réunis tous ou en nombre suffisant d'eux[4], faire

(1) Voir ci-après, article 52, *Loi sur les gens de mer*.

(2) Le journal de bord a la même force probante que les livres de commerce. L'article 488 reproduit, à peu de chose près, l'article 34 du Code de commerce. (Voir ci-dessus p. 18 et 19.)

(3) La loi introductive pour la Prusse, du 24 juin 1861 (art. 55), décide que des ordonnances détermineront les navires pour lesquels la tenue d'un journal de bord ne sera pas nécessaire.

Voir, pour le Hanovre, loi du 5 octobre 1864, art. 34; pour le Schleswig-Holstein, loi du 5 juillet 1867, art. 68; pour le Mecklembourg-Schwerin, ordonnance du 28 décembre 1863, art. 57; pour l'Oldenbourg, ordonnance du 6 juin 1864, art. 41; pour Hambourg, loi du 22 décembre 1865, art. 47.

(4) Comme il peut se faire que l'équipage soit très nombreux, l'art. 490 se contente d'un nombre suffisant de gens de l'équipage; il n'exige pas le concours des passagers, qui n'est pas conforme à l'usage.

un rapport de mer sur tous les accidents survenus en cours de voyage, qu'ils aient eu pour effet la perte ou les avaries du navire ou de la cargaison, l'entrée dans un port de relâche ou tout autre dommage.

Le rapport doit être fait sans délai[1] :

Au port de destination, et, s'il y a plusieurs ports de destination, au premier de ces ports où le navire aborde après l'accident;

Au port de relâche, si le navire y est réparé ou s'il y a déchargement;

Au premier lieu convenable, si le voyage se termine sans qu'on atteigne le port de destination.

Si le capitaine est décédé ou hors d'état de faire le rapport de mer, l'officier de bord le plus élevé en rang après lui a le droit et l'obligation de le faire.

Art. 491. Le rapport de mer doit contenir la relation des circonstances notables du voyage, spécialement un récit complet et précis des accidents subis, avec indication des moyens employés pour les éviter ou en atténuer les suites.

Art. 492. Dans le territoire auquel s'applique le présent code[2], le tribunal compétent[3] doit être avisé de la présentation

(1) Le projet prussien (art. 422) exigeait que la déclaration fût faite dans le premier port où cela était possible. Cette disposition a été repoussée, parce qu'elle aurait pu être gênante.

L'article 59 de l'ordonnance de Mecklembourg-Schwerin du 28 décembre 1665 punit le fait par le capitaine de tarder à faire sa déclaration.

(2) Le Code allemand n'indique pas dans quelles formes et devant quelles autorités le rapport de mer doit être fait dans les pays étrangers. D'après les principes généraux du droit, il faut, dans chaque cas, se référer à la loi du pays dont il s'agit. L'ordonnance du Mecklembourg-Schwerin du 28 décembre 1863 (art. 59) le déclare formellement.

(3) Plusieurs lois ou ordonnances introductives déterminent avec précision

du rapport de mer, le journal et une liste de tous les gens de l'équipage doivent être déposés à l'appui.

Le tribunal, après cet avis, doit recevoir le rapport aussitôt que possible.

Le délai donné à cet effet est annoncé publiquement et dans les formes voulues, si l'urgence ne s'y oppose point.

Les intéressés dans le navire et dans la cargaison, ainsi que toutes autres personnes atteintes par l'accident, sont autorisés à assister à la présentation du rapport en personne ou par représentant.

Le rapport de mer est fait d'après le journal de bord. Si celui-ci ne peut être représenté ou s'il n'en a pas été tenu (art. 489), le motif doit en être déclaré.

Art. 493. Le juge est autorisé, s'il estime que leur audition est nécessaire, à entendre d'autres personnes de l'équipage que celles qui se sont présentées. Il peut, pour mieux s'éclairer, poser des questions au capitaine comme aux autres gens de l'équipage.

Le capitaine et les autres gens de l'équipage appelés doivent confirmer leurs dépositions par leur serment.

Le procès-verbal relatif au rapport de mer doit être conservé en minute; toute personne intéressée peut en obtenir une copie dûment certifiée.

Art. 494. Le rapport fait conformément aux articles 492 et 493 fait preuve complète des faits qu'il constate.

La preuve contraire est réservée, en cas de procès, à tout intéressé.

Art. 495. Les actes que fait le capitaine pendant que le navire

quel est le tribunal compétent: article 59 de l'ordonnance du Mecklembourg-Schwerin précitée; ordonnance de Brême du 6 juin 1864, art. 42.

est au port d'attache n'obligent l'armateur qu'autant que le capitaine a agi en vertu d'un mandat [1], ou qu'il existe une autre cause spéciale d'obligation [2].

Le capitaine peut engager les gens de l'équipage même au port d'attache [3].

Art. 496. Quand le navire n'est point au port d'attache [4], le capitaine a de plein droit, à l'égard des tiers, le pouvoir de faire, pour l'armateur, toutes les opérations et tous les actes [5] relatifs à l'équipement, à l'armement, à l'approvisionnement, à l'entretien du navire, et, en général, à l'accomplissement du voyage.

Ce pouvoir s'étend aussi à la conclusion d'affrétements, à l'exercice d'actions relatives aux actes qui entrent dans les attributions du capitaine [6].

Art. 497 [7]. Toutefois le capitaine n'a le pouvoir d'emprunter, d'acheter à crédit, de conclure des opérations à crédit analogues,

(1) Cette règle est admise par toutes les législations maritimes.

(2) Ainsi l'armateur pourrait être obligé, en vertu des règles de la *negotiorum gestio* ou de la *versio in rem*.

(3) Cette disposition exceptionnelle s'explique par cette considération que, pour le succès de la navigation, il est essentiel que les gens de l'équipage soient à la discrétion du capitaine.

D'après le principe posé dans l'art. 479, si le choix des gens de l'équipage avait lieu sur les ordres de l'armateur, le capitaine ne serait pas responsable envers celui-ci, mais il pourrait l'être envers les autres intéressés.

(4) Il n'y a pas à tenir compte de ce que l'armateur a un représentant dans le lieu où le capitaine a fait un des actes dont il s'agit. Autrement les tiers, qui peuvent ignorer cette circonstance, seraient trompés.

(5) La loi n'exige pas que ce soient des actes *nécessaires*, ni des actes dont l'utilité est journalière.

(6) Le capitaine peut représenter l'armateur comme demandeur, même dans les procès intentés à l'occasion d'actes faits par celui-ci. Mais, comme défendeur, le capitaine ne représente l'armateur que dans les cas prévus par le Code de commerce. (Voir art. 697 et 764.)

(7) Cet article vise le cas où le navire n'est pas à un port d'attache. Cela résulte de la place qui lui a été donnée après l'article 496.

que lorsque cela est nécessaire pour l'entretien du navire ou pour l'accomplissement du voyage, et dans la mesure du besoin à satisfaire. Il n'a le droit d'emprunter à la grosse que lorsque cela est nécessaire pour accomplir le voyage et dans la mesure du besoin.

La validité de l'acte n'est pas subordonnée à l'emploi effectué [1], ni à la convenance du choix fait par le capitaine parmi diverses opérations de crédit, ni à la réalité du besoin d'argent, à moins que la mauvaise foi des tiers ne soit prouvée [2].

Art. 498. Le capitaine ne peut faire des actes obligeant personnellement l'armateur, spécialement souscrire pour lui des lettres de change ou des billets à ordre, qu'en vertu d'une procuration expresse (art. 452, n° 1)[3]. Les règles de conduite et les instructions de service données au capitaine par l'armateur ne suffisent pas pour obliger celui-ci personnellement envers les tiers.

Art. 499. Le capitaine n'a le pouvoir de vendre le navire qu'en cas de nécessité urgente reconnue par le juge du lieu, après audition d'experts et sur l'avis du consul du pays, là où il y en a.

S'il n'y a sur les lieux ni autorité judiciaire ni aucune autre

[1] La question de savoir si la validité d'une opération de crédit de ce genre dépend de l'emploi effectué était discutée avant le Code de commerce. On l'a tranchée négativement, parce qu'on ne peut exiger le contrôle des tiers, et que, d'ailleurs, cela nuirait au crédit de l'armateur.

[2] Cpr. art. 236, Code de commerce français.

[3] D'après l'article 452, les actes du capitaine qui n'a pas reçu de mandat spécial n'obligent l'armateur que jusqu'à concurrence du navire et du fret. L'article 498 complète cette disposition en décidant que le capitaine ne peut pas, sans avoir reçu un mandat spécial, déclarer qu'il oblige l'armateur même sur sa fortune de terre. Si le capitaine contrevenait à cette règle, il serait obligé envers les tiers (art. 502, al. 2); quant à l'armateur, il ne le serait qu'autant qu'il y aurait *versio in rem* et encore seulement jusqu'à concurrence du navire et du fret.

autorité pour faire cette instruction, le capitaine, pour justifier sa conduite, doit obtenir l'avis d'experts, et, si cela n'est pas possible, se munir d'autres preuves[1].

La vente doit être faite publiquement.

Art. 500. L'armateur qui a limité les pouvoirs légaux du capitaine ne peut opposer aux tiers que le capitaine a dépassé ces limites qu'en prouvant qu'elles étaient connues des tiers.

Art. 501. Le capitaine qui, sans ordre spécial, fait des avances ou s'oblige personnellement pour le compte de l'armateur, n'a pas plus de droits contre l'armateur que n'en aurait un tiers[2].

Art. 502. Les actes que le capitaine fait en sa qualité de conducteur du navire, dans la limite de ses pouvoirs légaux, avec ou sans indication de l'armateur, font naître des droits au profit de l'armateur contre les tiers et l'obligent envers eux sur le navire et sur le fret.

Le capitaine lui-même n'est pas obligé envers les tiers par ces actes, à moins qu'il n'ait garanti spécialement leur exécution ou dépassé ses pouvoirs[3], sans préjudice de la responsabilité du capitaine, conformément aux articles 478 et 479.

(1) Les interprètes sont en désaccord sur la question de savoir si la vente peut être annulée, lorsque, malgré les constatations faites par les autorités compétentes, il est plus tard prouvé qu'il n'y avait pas nécessité de vendre le navire. Voir, pour la validité de la vente, Makower art. 499, note 50 *b*; pour la nullité, Lewis, t. I, p. 108 et 109.

(2) Le capitaine ne peut pas agir sur tous les biens de l'armateur; autrement, en s'engageant sans mandat, il tournerait facilement la disposition des articles 452 et 498.

Le capitaine n'a pas plus de droits qu'un tiers; il n'en a pas toujours autant. Ainsi, pour recourir contre l'armateur, il doit prouver l'emploi des sommes qu'il a empruntées, tandis que les tiers n'ont à faire la preuve que de la nécessité de l'emprunt.

(3) Il en serait autrement si les tiers

Art. 503. Les articles précédents déterminent également, à l'égard de l'armateur, l'étendue des pouvoirs du capitaine, en tant qu'ils n'ont pas été restreints par l'armateur[1].

En outre, le capitaine est obligé de tenir l'armateur au courant de l'état du navire, des événements du voyage, des contrats conclus par lui et des procès engagés, et, dans les cas importants, notamment dans les cas des articles 497 et 499, ou quand il se trouve contraint de changer ou de suspendre un voyage, ou quand des réparations ou des acquisitions extraordinaires deviennent nécessaires, il doit demander des instructions, en tant que les circonstances le permettent.

Il ne peut faire des réparations ou des acquisitions extraordinaires qu'en cas de nécessité, alors même qu'il serait possible de subvenir aux dépenses avec les fonds de l'armateur se trouvant à sa disposition.

Quand il ne peut se procurer la somme nécessaire pour subvenir à un besoin, à l'aide soit d'un emprunt à la grosse, soit de la vente d'apparaux ou de provisions du navire dont on peut se passer, il doit prendre les mesures les moins préjudiciables à l'armateur.

Il doit rendre compte à l'armateur après le retour au port d'attache, et, en outre, toutes les fois que celui-ci le demande.

Art. 504[2]. Le capitaine doit, durant le voyage, veiller de son mieux sur la cargaison dans l'intérêt des ayants droit.

Si des mesures spéciales sont nécessaires pour éviter ou atténuer une perte, il doit, comme représentant les ayants droit à la cargaison, veiller à leurs intérêts; s'il est possible, réclamer leurs

avaient su eux-mêmes que le capitaine dépassait ses pouvoirs. Cp. art. 55, al. 2. (*Makower*, n. 55.)

[1] D'après l'article 500, ces restrictions ne sont pas opposables aux tiers.

[2] Cet article a pour but de poser le principe selon lequel le capitaine est considéré comme le mandataire non-seulement de l'armateur, mais aussi des ayants droit à la cargaison.

instructions, et, en tant que les circonstances le permettent, les observer; sinon, il doit agir comme il le juge convenable, et, en général, faire en sorte que les intéressés dans la cargaison soient avertis le plus tôt possible de ces événements [1] et des mesures qu'ils ont motivées.

Dans des cas de ce genre, le capitaine a aussi le droit d'opérer, en tout ou en partie, le déchargement de la cargaison; à la dernière extrémité, quand on ne peut éviter autrement une perte considérable à raison d'une détérioration imminente ou pour d'autres causes, le capitaine peut vendre la cargaison ou emprunter sur elle à la grosse [2], pour se procurer les moyens de conserver la cargaison et de lui faire continuer son voyage; dans le cas d'arrêt ou de saisie de la cargaison, il peut la réclamer, et, dans les cas où la cargaison est soustraite à sa disposition d'une autre manière [3], en poursuivre le recouvrement par les voies extrajudiciaires et judiciaires [4].

Art. 505. S'il y a empêchement fortuit à la continuation du voyage dans la direction primitive, le capitaine a le droit, ou de le continuer dans une autre direction, ou de le suspendre pendant un délai plus ou moins long, ou de revenir au port de départ, selon que cela est conforme aux circonstances et aux instructions, qui doivent, autant que possible, être suivies [5].

[1] Le capitaine ne peut pas toujours avertir les intéressés. Il peut ne pas les connaître. C'est ce qui arrive, par exemple, lorsque les connaissements sont à ordre; il ne sait pas alors au profit de quelles personnes ils ont été endossés.

[2] On n'a pas indiqué que le capitaine peut engager les marchandises de la cargaison, bien que la proposition en eût été faite. On a objecté que cela pourrait faire croire que le capitaine peut obliger personnellement l'armateur et que la réalisation du gage peut être très préjudiciable à l'armateur.

[3] Par exemple, en cas de vol.

[4] Ce n'est, bien entendu, qu'en cours de voyage que le capitaine peut représenter en justice les ayants droit à la cargaison. Cette représentation n'est admise ni au port de départ ni au port de reste. Voir du reste, art. 504, al. 1.

[5] Il se peut que le capitaine ne puisse suivre les instructions, parce que celles

En cas de dissolution du contrat d'affrétement, le capitaine doit procéder conformément aux prescriptions de l'article 634.

Art. 506. Même dans les cas prévus par l'article 504, le capitaine ne peut conclure qu'en vertu d'un mandat exprès des opérations engageant personnellement les intéressés dans la cargaison.

Art. 507. En dehors des cas prévus par l'article 504, le capitaine ne peut engager la cargaison en empruntant à la grosse, disposer d'une partie de la cargaison par vente ou autrement, que si cela est nécessaire pour la continuation du voyage et dans la mesure du besoin [1].

Art. 508. Si le besoin a sa cause dans une avarie grosse et si le capitaine a le choix entre diverses mesures pour y remédier, il doit recourir à celle qui entraîne le moindre préjudice pour les intéressés [2].

Art. 509. S'il n'y a pas avarie grosse, le capitaine ne peut emprunter à la grosse sur la cargaison, ou en disposer en partie par vente ou autrement, que si l'emploi de tout autre moyen est impossible ou trop préjudiciable à l'armateur.

des différents ayants droit à la cargaison sont contradictoires.

(1) On a agité, dans les conférences de Hambourg, la question de savoir si le capitaine, quand les circonstances l'exigent, peut vendre toutes les marchandises d'un seul intéressé. On est arrivé à faire une distinction très rationnelle entre le cas où ces marchandises forment toute la cargaison du navire et celui où elles n'en constituent qu'une partie. Dans le premier cas, la vente n'est pas autorisée, parce que le capitaine ne peut vendre la cargaison que pour continuer le voyage et, quand la cargaison entière est vendue, la continuation du voyage n'est plus possible.

(2) On a cité, dans les conférences de Hambourg, parmi les mesures auxquelles on peut recourir, l'emprunt à la grosse sur le navire, l'emprunt à la grosse sur le fret, l'emprunt à la grosse sur la cargaison, la vente de marchandises, etc.

En outre, même dans ces cas, il ne peut emprunter à la grosse sur la cargaison qu'en empruntant en même temps sur le navire et sur le fret. (Art. 681, al. 2.)

Le capitaine doit préférer à la vente l'emprunt à la grosse, à moins que cet emprunt ne dût être pour l'armateur la cause d'un trop grand dommage.

Art. 510. Dans les cas prévus par l'article précédent, l'emprunt à la grosse fait sur la cargaison, ou la disposition d'une partie de cette cargaison par vente ou autrement, est considéré comme une opération de crédit conclue pour le compte de l'armateur. (Art. 497 et 757, n° 7 [1].)

Art. 511. Les dispositions de l'article 497 s'appliquent pour déterminer la validité des actes accomplis par le capitaine dans les cas prévus par les art. 504 et 507 à 509.

Art. 512. Dans les opérations et actes que le capitaine a le pouvoir de faire en vertu des articles 495, 496, 497, 499, 504, 507 à 509, il n'a pas besoin du mandat spécial prescrit par les lois particulières de certains États.

Art. 513. Tout ce que le capitaine reçoit de l'affréteur, du chargeur et du destinataire, en sus du fret comme chapeau (*Kaplaken*), primage ou autre rémunération ou indemnité, sous quelque nom que ce soit, doit être porté en recette au compte de l'armateur [2].

Art. 514. Le capitaine ne doit charger aucune marchandise pour son propre compte sans l'autorisation de l'armateur. S'il contrevient à cette disposition, il doit payer à l'armateur le plus haut

[1] Voir art. 612 et 613 relativement à la fixation de la valeur des marchandises.

[2] Le tribunal supérieur de commerce de Leipzig a, par application de l'ar-

fret, d'après le cours au lieu et au temps du chargement, sans préjudice du droit pour l'armateur de réclamer, s'il y a lieu, des dommages-intérêts en sus à raison d'un préjudice plus grave [1].

Art. 515. Le capitaine peut, nonobstant toute convention contraire, être congédié à tout moment par l'armateur, sans préjudice pourtant de son droit à une indemnité [2].

Art. 516. Si le capitaine est congédié à raison de son incapacité ou de la violation de ses devoirs [3], il n'obtient que ce qu'il a gagné jusqu'alors sur ses loyers, y compris les autres avantages stipulés.

Art. 517. Lorsqu'un capitaine qui a été engagé pour un voyage déterminé est congédié à raison de ce que le voyage ne peut pas être commencé ou continué par suite de guerre, d'embargo ou blocus, ou à cause d'une défense d'entrée ou de sortie, ou de tout autre événement atteignant le navire ou la cargaison, il ne reçoit également que ce qui est échu sur ses loyers, y compris les autres avantages stipulés. La même règle s'applique lorsqu'un capitaine engagé pour un temps indéterminé est congédié après s'être chargé d'un voyage déterminé.

ticle 513 (jugement du 16 avril 1872), décidé que les primes d'exportation payées à raison des marchandises de la cargaison n'appartiennent pas au capitaine, quand même l'expéditeur ne les réclame pas.

(1) Le capitaine peut, en outre, tomber sous l'application de l'article 297 du Code pénal allemand, qui dispose notamment «qu'un capitaine qui prend, sans que l'armateur le sache, à son bord des marchandises dangereuses pour le navire ou la cargaison, parce qu'elles peuvent entraîner la saisie ou la capture du navire ou de la cargaison, sera puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 500 marcs ou d'un emprisonnement de deux ans au plus.»

(2) Comp. art. 218, Code de commerce français.

(3) Voir, pour le cas de maladie du capitaine ou de blessures, l'article 523.

Si, dans ces cas, le congédiement a lieu durant le voyage, le capitaine peut demander, à son choix, soit son retour gratuit au port où il a été engagé, soit une indemnité équivalente.

Quand le capitaine a droit, selon les dispositions du présent code, à son retour gratuit, il peut réclamer aussi les frais d'entretien durant le voyage[1].

Art. 518. Lorsqu'un capitaine, engagé pour un temps indéterminé, est congédié pour d'autres motifs que ceux prévus aux articles 516 et 517, après s'être chargé d'un voyage déterminé[2], il reçoit, à titre d'indemnité, en sus de ce qui est fixé par l'article précédent, les gages de deux ou de quatre mois, selon qu'il a été congédié dans un port situé en Europe ou hors d'Europe[3]. Toutefois il n'obtient jamais plus que ce qu'il eût reçu s'il avait accompli le voyage.

Art. 519. Dans les cas prévus aux articles 516 à 518, si les loyers n'ont pas été stipulés à temps, mais en bloc pour tout le voyage, les loyers dus sont fixés en comparant le montant total des loyers stipulés aux services rendus et à l'état d'avancement du voyage. Pour la détermination des deux ou des quatre mois de loyers dont parle l'article 518, on doit s'attacher à la durée moyenne du voyage, d'après la qualité du navire, y compris le temps du chargement et du déchargement.

Art. 520. Si le voyage de retour ne se termine pas au port

(1) Par ces frais, on entend ici les frais de nourriture et non pas ceux d'habillement.

(2) Dans cet article, il ne s'agit ni du capitaine engagé à vie, ni du capitaine engagé pour un temps ou pour un voyage déterminé, ni enfin du capitaine engagé pour un temps indéterminé et qui est congédié après avoir entrepris un voyage. Ces hypothèses sont régies par les principes généraux du droit.

(3) Voir, sur ce qu'il faut entendre par ports d'Europe et ports hors d'Europe, l'article 447.

d'immatricule et si le capitaine était engagé pour l'aller et le retour ou pour un temps indéterminé [1], le capitaine a droit au retour gratuit dans le port où il a été engagé et au payement des loyers pendant le voyage, ou, s'il le préfère, à une indemnité équivalente.

Art. 521. Le capitaine engagé pour un temps indéterminé doit, dès qu'il a commencé un voyage, continuer son service jusqu'à ce que le navire soit retourné au port d'attache ou dans un autre port du pays et jusqu'à ce que le déchargement ait eu lieu.

Il peut cependant réclamer son congé, lorsque, depuis le premier départ, deux ou trois ans se sont écoulés, selon qu'au moment du congé le navire se trouve dans un port situé en Europe ou hors d'Europe. Dans ce cas, le capitaine doit laisser à l'armateur le temps nécessaire pour le remplacer, et continuer dans l'intervalle son service; il doit, en tous les cas, terminer le voyage en cours.

Si l'armateur a ordonné le retour du navire dès qu'il a reçu le congé, le capitaine doit ramener le navire [2].

Art. 522 [3]. La part du navire pour laquelle le capitaine est

[1] Le texte officiel prussien porte : pour un temps déterminé (*bestimmte Zeit*); mais il est certain qu'il y a là une faute d'impression, et qu'il faut lire : pour un temps indéterminé (*unbestimmte Zeit*).

[2] Cet article ne parle pas des cas dans lesquels le capitaine a été engagé pour un temps déterminé ou pour un voyage déterminé. Dans ces cas on applique les principes généraux du droit civil.

Le projet prussien (art. 437, al. 2) indiquait trois exceptions à la règle contenue dans l'article 521, premier alinéa. Elles devaient avoir lieu : 1° quand, avant le commencement du voyage, l'État serait impliqué dans une guerre, et qu'à raison de la direction du voyage il y avait risque de guerre pour le navire; 2° quand le navire était transmis à un nouveau propriétaire; 3° quand le navire cessait d'être prussien.

[3] Comp. article 219, Code de commerce français.

intéressé, en vertu d'une convention conclue avec les coarmateurs [1], doit être prise par eux, s'il le demande, moyennant un prix à fixer par experts, lorsqu'il est congédié sans son consentement. Ce droit du capitaine s'éteint lorsqu'il tarde sans motif à déclarer sa volonté de l'exercer.

Art. 523. Dans le cas où le capitaine [2] tombe malade ou est blessé après le commencement du voyage, l'armateur paye les frais de traitement :

1° Jusqu'à l'achèvement du voyage de retour, si le capitaine revient avec le navire et si le voyage de retour s'achève au port d'attache ou au port dans lequel le capitaine a été engagé ;

2° Jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois après la fin du voyage de retour, quand le capitaine revient avec le navire et que le voyage de retour ne s'achève pas dans un des ports susnommés ;

3° Jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois après le nouveau départ du navire, quand le capitaine a dû être laissé à terre pendant le voyage.

Le capitaine a aussi, dans les deux derniers cas, droit au retour gratuit (art. 517), ou, s'il le préfère, à une indemnité équivalente.

Pour les gages et autres avantages stipulés, le capitaine tombé malade ou blessé après le commencement du voyage les touche, quand il revient avec le navire, jusqu'à la fin du voyage de retour, et, dans le cas où il est laissé à terre, jusqu'au jour où il a quitté le navire.

[1] L'article 522 ne s'appliquerait pas aux parts que le capitaine aurait acquises à l'insu des autres coarmateurs et sans qu'il y ait eu une convention avec eux.

[2] Comp., pour les gens de l'équipage articles 48 à 50 de la loi sur les gens de mer (ci-après, p. 224 et 225).

Si le capitaine est blessé en défendant le navire, il a, en outre, droit à une indemnité convenable qui, si cela est nécessaire, est fixée judiciairement.

Art. 524. Quand le capitaine décède après avoir commencé son service, l'armateur est tenu de payer jusqu'au jour du décès les loyers et les autres avantages stipulés; si le décès se produit après le commencement du voyage, l'armateur doit payer aussi les frais funéraires.

Si le capitaine est tué en défendant le navire, l'armateur doit, en outre, payer une indemnité convenable qui, si cela est nécessaire, est fixée judiciairement [1].

Art. 525. (Abrogé) [2].

Art. 526. Même après la perte du navire, le capitaine est obligé de faire son rapport, et, en général, de veiller aux intérêts de l'armateur pendant tout le temps où cela est nécessaire. Il a également droit, durant ce temps, à la continuation de ses loyers et à la restitution de ses frais d'entretien. L'armateur est tenu personnellement de ces loyers et de ces frais. En outre, le capitaine conserve, mais seulement dans la mesure fixée par l'article 453 [3], son droit au retour gratuit (art. 517), ou, à son choix, à une indemnité équivalente.

Art. 527. Le présent Code ne touche en rien aux disposi-

[1] Cf. article 51 de la loi sur la condition des gens de mer (ci-après, p. 225).

[2] L'article 525 était ainsi conçu :

«La disposition de l'article 453 s'applique aussi aux créances mentionnées dans les articles 523 et 524.»

Il est abrogé par l'article 68 de la loi sur les gens de mer, qui décide que l'armateur répond, sur tous ses biens, des obligations dérivant du contrat d'engagement.

[3] On sait que l'article 68 de la loi sur les gens de mer a admis que l'arma-

tions des lois particulières des divers États relatives aux conditions et qualités que doivent réunir les capitaines [1].

TITRE QUATRIÈME.

DES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

Ce titre, comprenant les articles 528 à 556 du Code de commerce, se trouve abrogé et remplacé par la loi du 27 décembre 1872 sur les gens de mer (*Seemans-Ordnung*) [2], dont nous donnons ci-après la traduction complète. (Voir ci-après *Loi sur les gens de mer,* art. 110.)

teur est tenu, sur tous ses biens, des obligations résultant du contrat d'engagement. Ainsi, dans le cas de l'article 526, l'armateur est tenu sur tous ses biens, même des frais du retour ou de l'indemnité équivalente.

[1] Les dispositions des législations particulières, visées par l'article 527, sont aujourd'hui abrogées. L'article 54 de la Constitution de l'Empire d'Allemagne dispose notamment « que l'Empire déterminera les conditions auxquelles sera soumise l'autorisation de conduire un bâtiment de mer.» D'après l'article 31 de la loi sur l'industrie (*Gewerbeordnung*), « les capitaines de navire et pilotes doivent prouver qu'ils ont les connaissances requises en présentant un certificat délivré par l'autorité compétente. Le Conseil fédéral édictera les règles concernant la preuve à faire des connaissances exigées. Le certificat délivré produira ses effets dans toute l'étendue de la Confédération, et, pour les pilotes, dans toute l'étendue de mer indiquée dans le certificat. Conformément à ces dispositions, deux arrêtés du Conseil fédéral des 25 septembre 1869 et 30 mai 1870 ont été rendus sur les examens des capitaines et des pilotes de la marine de commerce allemande. (Voir le texte de ces arrêtés dans Stabenow, *Sammlung der deutschen Seeschiffahrtsgesetze*, p. 167 à 209.)

[2] Cette loi traite aussi de matières dont ne s'occupait pas le Code de commerce; ainsi il contient un assez grand nombre de dispositions disciplinaires et pénales.

LOI
SUR LES GENS DE MER
DU 27 DÉCEMBRE 1872 [1].

SECTION PREMIÈRE.
DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

ART. 1. Les dispositions de la présente loi s'appliquent à tous les navires de commerce qui peuvent exercer le droit de porter le pavillon de l'Empire [2]. (Loi du 25 octobre 1867, art. 1, *Bundes-Gesetzblatt*, p. 35.)

[1] *Seemanns-Ordnung* (publiée dans le *Reichsgesetzblatt* du 31 décembre 1872 n° 33, p. 409 à 432). Cette loi peut être considérée comme une conséquence de l'article 54 de la Constitution de l'Empire d'Allemagne, d'après lequel les navires de tous les États allemands forment une seule marine de commerce. Ce principe exigeait que les gens de mer fussent soumis à des règles uniformes dans toute l'Allemagne. Les articles 528 à 556 du Code de commerce s'occupaient bien des gens de mer, mais uniquement au point de vue du contrat d'engagement; ils laissaient de côté tout ce qui concerne la discipline et les peines applicables aux gens de mer. En outre, pour ce qui était du contrat d'engagement, le Code de commerce ne résolvait pas quelques questions, et permettait de déroger à plusieurs de ces dispositions dans les lois particulières de chaque État. Il avait été fait un assez large usage de ce droit. La loi sur les gens de mer a donc eu avant tout un but d'unité; mais, en même temps, elle a modifié d'une façon assez notable les dispositions du Code de commerce.

Voici quelle est l'origine de cette loi. Dans la séance du Conseil fédéral du 27 février 1870, les représentants de l'Oldenbourg, de Brême et de Hambourg, présentèrent un projet de loi sur les gens de mer de la Confédération de l'Allemagne du Nord. Un autre projet fut rédigé par les soins du gouvernement prussien. Après avoir été communiqués aux autres États maritimes de l'Allemagne, les deux projets furent soumis à une commission, dans laquelle les États maritimes allemands étaient représentés par des armateurs, des capitaines et par un officier de la marine militaire délégué par l'Amirauté allemande. Cette commission rédigea un troisième projet qui fut, sauf quelques modifications, adopté par le Conseil fédéral et ensuite voté par le Reichstag.

[2] Il s'agit ici, conformément à la

Art. 2. Doit être considéré comme capitaine (*Schiffer*), dans le sens de la présente loi, le conducteur du navire; à défaut ou en cas d'empêchement de celui-ci, son remplaçant.

Art. 3. Sous le nom d'*équipage du navire* ou d'*équipage* (*Schiffsmannschaft-Mannschaft*), on comprend aussi les officiers du navire, à l'exception du capitaine. De même, par le nom d'*homme de l'équipage* (*Schiffsmann*), on désigne aussi tout officier du navire, à l'exclusion du capitaine [1].

Les personnes qui, sans appartenir à l'équipage du navire, sont employées sur un navire comme machinistes, domestiques ou en une autre qualité, ont les mêmes droits et sont tenues des mêmes obligations que les hommes de l'équipage, en vertu de la présente loi. Il n'y a pas à distinguer, à cet égard, selon que ces personnes ont été choisies par le capitaine ou par l'armateur [2].

Art. 4. Les fonctionnaires préposés aux gens de mer (*Seemanns-Ämter*), sont, dans le territoire fédéral, les inspecteurs aux revues (*Musterungs-Behörden*) de chacun des États particuliers, et, en pays étranger, les consuls de l'Empire d'Allemagne [3].

loi du 25 octobre 1867 (voir ci-dessus, p. 169, note 1), des navires destinés au commerce de mer, même de petits bâtiments, que les lois particulières des États dispensent de l'enregistrement. D'ailleurs, l'article 109 de la présente loi permet de déroger à plusieurs des dispositions de la loi pour ces petits bâtiments.

(1) Ce premier alinéa est la reproduction de l'article 528 du Code de commerce.

(2) Ce second alinéa reproduit, sauf une modification, l'article 554 du Code de commerce. D'après cet article, les personnes visées par lui avaient les mêmes droits et étaient tenues des mêmes obligations que les hommes de l'équipage; mais on réservait les dérogations résultant de la convention des parties. L'article 3 (2e alinéa), ci-dessus traduit, ne permet pas de déroger à la règle qu'il pose. On a voulu établir une assimilation absolue, surtout dans l'intérêt de la discipline à bord.

(3) Ainsi, en Allemagne, les fonctionnaires préposés aux gens de mer sont des fonctionnaires des États particuliers; à l'étranger, ce sont des fonctionnaires impériaux, des consuls.

En fait, ce sont des fonctionnaires très divers et portant des noms très variés, qui exercent les fonctions dont il s'agit. Un arrêté du Chancelier de l'Empire, du 15 octobre 1874, modifié par un autre arrêté du 9 mai 1875, contient la liste des fonctionnaires préposés aux gens de mer dans les États de l'Allemagne. (Voir le texte de ces arrêtés dans le Recueil de Kletke, intitulé : *Die Seegesetzgebung des deutschen Reichs*, 2e partie, p. 6 et suiv. — Voir aussi, dans le même Recueil, 1re partie, p. 101 et suiv., la liste des consulats allemands.)

La nomination de ces fonctionnaires, dans le territoire de la Confédération, appartient aux gouvernements de chaque État, conformément à ses lois. Dans l'exercice de leurs attributions, ces fonctionnaires sont soumis à la haute surveillance du gouvernement de l'Empire.

SECTION DEUXIÈME.

DES LIVRETS DE NAVIGATION MARITIME ET DE LA REVUE.

Art. 5. Personne ne peut, dans la Confédération, entrer en service comme homme d'équipage, avant d'avoir déclaré ses noms, pays et âge, devant un fonctionnaire préposé aux gens de mer et s'être fait délivrer par lui un livret de navigation maritime (*Seefahrtsbuch*) [1].

Si l'homme de l'équipage est un Allemand, il ne peut être admis au service avant sa quatorzième année accomplie; il doit, en outre, faire connaître sa situation militaire, et, s'il est encore soumis à la puissance paternelle ou s'il est mineur, justifier de l'autorisation de son père ou de son tuteur.

Avec le livret de navigation maritime, tout homme de mer doit recevoir un exemplaire de la loi sur les gens de mer [2] et de la loi relative à l'obligation, pour les navires de commerce allemands, de recueillir les gens de mer [3] ayant besoin de secours.

Art. 6. L'autorisation paternelle ou tutélaire (art. 5) une fois donnée sans restriction, est valable pour toujours.

En vertu de cette autorisation, le mineur est assimilé au majeur, en tant qu'il s'agit de la conclusion des contrats d'engagement, des droits et obligations en résultant et de procès y relatifs [4].

Art. 7. Celui qui a déjà reçu un livret de navigation maritime doit, pour en obtenir un nouveau, représenter l'ancien ou prouver qu'il l'a

[1] Cet article s'applique à tous les marins allemands ou étrangers qui prennent, en Allemagne, du service sur un navire allemand. Il ne régit nullement, le cas où un marin prend du service en pays étranger; les consuls ne peuvent pas délivrer des livrets de navigation maritime.

[2] Voir aussi article 108 de la présente loi.

[3] Voir la traduction de cette loi ci-après (p. 241).

[4] On a écarté la disposition du projet, selon laquelle, pour les procès, il n'était pas dérogé aux principes généraux du droit.

perdu. Le commissaire doit mentionner l'accomplissement de ces formalités.

Si la perte du livret a été prouvée, il y a lieu de joindre à cette mention une attestation du commissaire, sur le rang antérieur de l'homme dont il s'agit, sur sa situation au point de vue de ses engagements, ainsi que sur la durée de son temps de service, quand une preuve suffisante est faite à cet égard.

Art. 8. Celui qui a été soumis à la revue, d'après son livret de navigation, ne doit pas y être soumis de nouveau avant qu'il ait prouvé avoir achevé son service antérieur, en produisant la note inscrite sur son livret de navigation. (Art. 22 et 23.) Si le fonctionnaire préposé aux gens de mer estime que cette note ne peut pas être produite, une mention faite par ce fonctionnaire, sur le livret de navigation la remplace, dès que la cessation du service antérieur est prouvée par d'autres moyens.

Art. 9. La disposition et le prix du livret de navigation maritime seront fixés par le Conseil fédéral. La délivrance ne donnera lieu à aucuns frais ni droits de timbre.

Le livret de navigation doit donner des renseignements sur la situation militaire du titulaire. (Art. 5.)

Art. 10. Le capitaine doit faire opérer la revue des hommes de l'équipage, conformément aux dispositions suivantes. (Art. 11 à 22.)

Les gens de l'équipage doivent se présenter pour la revue, à moins d'empêchement insurmontable.

Art. 11. La revue consiste dans la déclaration verbale (*Verlautbarung*) du contrat d'engagement devant un fonctionnaire préposé aux gens de mer. Pour les navires se trouvant dans les eaux de la Confédération, elle doit avoir lieu avant que le voyage soit commencé ou continué, avec présentation des livrets de navigation maritime[1]; pour les autres navires, elle doit avoir lieu dès qu'on peut trouver un fonctionnaire préposé aux gens de mer.

Art. 12. L'expédition du procès-verbal de revue délivrée par le fonctionnaire

[1] La revue peut avoir lieu devant un fonctionnaire quelconque préposé aux gens de mer. D'après le projet, elle devait être opérée par le fonctionnaire préposé aux gens de mer, dans le lieu où se trouvait le navire.

préposé aux gens de mer constitue le rôle d'équipage. Si les gens de l'équipage d'un navire ne sont pas soumis en une seule fois à la revue, le rôle d'équipage est dressé lors de la première opération de revue.

Le rôle d'équipage doit mentionner : le nom et la nationalité du navire, le nom et le domicile du capitaine, les noms, domicile et rang de chaque homme de l'équipage, les clauses du contrat d'engagement, comprenant les conventions particulières[1], s'il en a été fait. Du rôle d'équipage doit spécialement ressortir la quantité de boissons et d'aliments à laquelle chaque homme de l'équipage a droit par jour. Pour tout le reste, la tenue du rôle d'équipage sera réglée par le Conseil fédéral.

Art. 13. Quand un homme de l'équipage n'est soumis à la revue qu'après que ce rôle a été dressé, le commissaire doit constater dans ce rôle cette revue.

Art. 14. Lors de toute revue faite dans la Confédération, le commissaire en fait mention sur le livret de chaque homme de l'équipage et y mentionne le jour de son entrée au service. Cette mention sert de passe-port de sortie ou de mer (*Ausgangs oder-Seepass*). Hors du territoire de la Confédération, ces mentions n'ont lieu qu'autant que leur insertion au livret est demandée[2].

Ce livret doit être conservé ensuite, par le capitaine, pour toute la durée du service de chaque marin.

Art. 15. Quand un homme de l'équipage qui a été soumis à la revue est mis hors d'état par un obstacle insurmontable d'entrer en service, il doit en avertir le plus tôt possible le capitaine et le fonctionnaire devant lequel a eu lieu la revue[3].

Art. 16. La revue de débarquement (*Abmusterung*) consiste dans la déclaration verbale de la cessation des rapports de service entre le capitaine et l'homme de l'équipage. Elle doit avoir lieu dès que ces rapports ont pris fin, et être reçue, à moins de convention contraire, par le fonctionnaire préposé aux gens de mer du port où se trouve le navire, et, en cas de perte du navire, devant le premier fonctionnaire préposé aux gens de mer qu'on rencontre.

(1) L'article 529 du Code de commerce contenait une disposition semblable.

(2) Voir le modèle officiel du rôle d'équipage dans le recueil de Kletke, intitulé : *Seegesetzgebung des deutschen Reichs* (1re partie, pages 73 et suiv.).

(3) Le défaut de déclaration au fonctionnaire préposé au gens de mer est puni par l'article 93 (alinéa 3 de la même loi).

Art. 17. Avant la revue de débarquement, le capitaine doit mentionner, sur le livret de navigation de l'homme de mer débarqué, le rang, la situation qu'il a eus jusqu'alors au service et le temps pendant lequel il a servi; il doit aussi, sur sa demande, lui délivrer un certificat de conduite. Ce certificat ne doit jamais être porté sur le livret.

Art. 18. Les signatures du capitaine, apposées au bas des mentions susdites et du certificat (art. 17), doivent être légalisées sans frais ni timbre par le fonctionnaire préposé aux gens de mer devant lequel a eu lieu la revue de débarquement.

Art. 19. Si le capitaine refuse de donner le certificat (art. 17), ou si ce certificat contient des reproches dont l'homme de l'équipage conteste l'exactitude, le fonctionnaire préposé aux gens de mer doit, sur la demande de ce dernier, faire une enquête et en constater le résultat dans un certificat qu'il lui délivre.

Art. 20. La revue de débarquement est constatée par le fonctionnaire préposé aux gens de mer dans le livret et sur le rôle d'équipage.

Art. 21. Après la fin du voyage ou après l'expiration du délai fixé par la revue de départ dont la constatation sert de rôle d'équipage (art. 12), le rôle d'équipage doit être remis au fonctionnaire préposé aux gens de mer qui doit faire la revue de débarquement.

Ce fonctionnaire l'envoie au fonctionnaire préposé aux gens de mer du port d'attache.

Art. 22. Quand la composition de l'équipage subit des changements qui n'ont pas pu donner lieu à une revue (art. 10) conformément aux dispositions précédentes, le capitaine doit, dès qu'on peut s'adresser à un fonctionnaire compétent, lui demander de passer la revue. Les causes d'empêchement qui ont mis obstacle à la revue doivent lui être déclarées, et, si la revue n'est plus possible, la situation doit être portée à la connaissance du fonctionnaire préposé aux gens de mer. La déclaration doit être mentionnée dans le rôle d'équipage et dans les livrets des gens de mer intéressés.

Art. 23. Les frais afférents aux opérations de la revue ainsi que ceux de la confection du rôle d'équipage sont à la charge de l'armateur.

Les frais seront égaux auprès de tous les fonctionnaires préposés aux gens de mer dans le territoire de la Confédération. La fixation de ces frais est réservée au Conseil fédéral [1].

Jusqu'à ce que cette disposition soit appliquée, le montant de ces frais sera déterminé par les gouvernements des divers États et par voie d'ordonnances.

SECTION TROISIÈME.

DES RAPPORTS CONTRACTUELS.

Art. 24. La validité du contrat d'engagement n'est pas subordonnée à la confection d'un écrit [2].

Art. 25. Quand, lors de la conclusion du contrat d'engagement, le montant du loyer n'a pas été fixé par une clause expresse, dans le doute on considérera comme convenu le loyer que le fonctionnaire préposé aux gens de mer du port où a été passée la revue, déclare conforme à l'usage de ce port au moment de cette revue.

Art. 26. Quand un homme de l'équipage s'engage pour une époque durant laquelle il était déjà engagé en vertu d'un contrat d'engagement antérieur, le premier contrat doit l'emporter.

Cependant, si la revue a été faite en vertu du contrat d'engagement postérieur sans qu'elle ait eu lieu en vertu du premier, c'est le contrat postérieur qui reçoit son exécution.

[1] Les frais avaient été antérieurement très variables dans les différents États. En outre, à Hambourg et à Brême, l'équipage les supportait en partie.

Voir, sur les frais de la revue dans les consulats, Kletke (1re partie, p. 76 et suiv.).

[2] L'article 317 du Code de commerce allemand admet que, sauf dans les cas exceptionnels qu'il détermine, la validité des actes de commerce n'est pas subordonnée à la confection d'un écrit. Il n'y a dans le Code aucune disposition faisant exception pour l'engagement des gens de mer. Mais on discutait sur le point du savoir si le contrat d'engagement constitue un acte de commerce et si, par conséquent, l'article 317 lui était applicable. Dans les conférences de Hambourg, la question avait été indiquée en passant et tranchée négativement. En Prusse, la jurisprudence variait à ce sujet. Dans le grand duché d'Oldenbourg, des dispositions légales, ailleurs les usages, faisaient exiger un écrit. L'article 24 a pour but de donner à la question une solution unique pour toute l'Allemagne.

Art. 27. Lorsqu'un homme de l'équipage ne s'est engagé qu'après que le rôle d'équipage a été dressé, à défaut d'autres conventions on lui applique celles qui, d'après le rôle d'équipage, ont été faites avec les autres hommes de l'équipage; spécialement il ne peut réclamer que les mêmes loyers qui, d'après le rôle d'équipage, appartiennent aux autres gens de mer de son rang[1].

Art. 28. L'obligation pour tout homme de l'équipage de se trouver à bord avec ses effets et de prendre son service commence au moment de la revue, à moins de convention contraire[2].

Si un homme de l'équipage tarde plus de vingt-quatre heures à entrer en service, le capitaine a le droit de résilier le contrat d'engagement[3], sans préjudice du droit de réclamer une indemnité à raison de dépenses supplémentaires faites pour un remplaçant et de dommages d'autre nature provenant du retard.

Art. 29. L'homme de l'équipage qui, après la revue, ne commence pas ou ne continue pas son service, peut être, sur la demande du capitaine, contraint à exécuter ses obligations par le fonctionnaire préposé aux gens de mer. Il doit rembourser les frais qui en résultent[4].

Art. 30. Les hommes de l'équipage sont tenus d'obéir exactement aux ordres du capitaine relatifs au service du navire et de faire en tout temps tous les travaux relatifs au navire et à la cargaison qui leur sont confiés[5].

Ils doivent remplir ces obligations aussi bien à bord du navire et dans ses canots que dans les allèges et à terre, aussi bien dans les circonstances ordinaires qu'en cas d'avarie.

Ils ne doivent pas quitter le navire sans l'autorisation du capitaine jusqu'à la revue de départ. S'ils ont obtenu une autorisation de ce genre, ils doivent revenir au temps fixé, et, s'il n'en a été fixé aucun, avant huit heures du soir.

Art. 31. Quand le navire se trouve dans un port, les gens de l'équipage

(1) Cet article reproduit l'ancien article 530 du Code de commerce.

(2) Voir ancien article 539 (alinéa 1) du Code de commerce

(3) Ce droit de résiliation existe pour le capitaine, même en l'absence de toute faute des gens de mer. — (4) Voir ancien article 532 du Code de commerce.

(5) Voir ancien article 533 du Code de commerce.

ne sont obligés que dans des cas d'urgence de travailler plus de dix heures par jour.

Art. 32. En cas de danger, spécialement en cas de danger de naufrage comme en cas de violences exercées ou d'attaques dirigées contre le navire ou la cargaison, les gens de l'équipage doivent concourir, sans pouvoir s'y refuser, à tout ce qui est ordonné pour sauver le navire et la cargaison, et ne peuvent, sans l'autorisation du capitaine tant qu'il reste lui-même à bord, abandonner le navire.

Ils sont tenus, en cas de naufrage, de faire tous leurs efforts, en se conformant aux ordres du capitaine, pour mettre en sûreté les portions restantes du navire, les approvisionnements et la cargaison, et de concourir au sauvetage (*Bergung*), moyennant la continuation du loyer et de la nourriture[1].

Art. 33. Les gens de l'équipage sont tenus, quand ils en sont requis, de concourir au rapport de mer[2] et de confirmer leurs dépositions par serment[3].

Ils doivent satisfaire à cette obligation moyennant le payement des frais de voyage ou de retard qui en résultent, même quand le contrat d'engagement a pris fin par suite de la perte du navire. (Art. 56.)

Art. 34. Si, après le commencement du voyage, on découvre qu'un homme de l'équipage est incapable du service auquel il s'est engagé, le capitaine a le droit de lui donner un rang inférieur, à moins qu'il ne s'agisse du pilote, et de diminuer proportionnellement ses loyers[4].

Si le capitaine use de ce droit, il doit communiquer aussitôt que possible

(1) Cette disposition a pour but d'écarter l'argument qu'on aurait pu tirer de l'article 56, qui admet que la perte du navire met fin au contrat d'engagement.

Voir la disposition semblable de l'ancien article 542 du Code de commerce.

(2) Il s'agit de la déclaration accompagnée du rapport de mer que doit faire, en cas d'accident, le capitaine, en vertu de l'article 490 du Code de commerce.

(3) Voir ancien article 535 du Code de commerce.

(4) L'article 34 (alinéa 1) correspond à l'ancien article 543 (alinéa 1) du Code de commerce.

Avant le commencement du voyage, le capitaine peut congédier les gens de mer dont il reconnaît l'incapacité. (Art. 57 de la même loi.) Une fois que le voyage est commencé, le capitaine n'a plus ce droit; mais la loi lui permet de donner un rang inférieur aux gens de mer dont il constate l'incapacité. Si une exception est faite pour les pilotes, c'est qu'ils ne

sa décision à l'intéressé, et inscrire dans le journal de bord qu'il a pris cette décision et quand il l'a prise. La réduction des loyers n'a d'effet qu'à partir de cette communication et de cette inscription.

Art. 35. Les loyers, à moins de convention contraire, commencent à courir à partir de la revue [1].

Art. 36. Les loyers, à moins de convention contraire, ne doivent être payés aux gens de mer qu'après la fin du voyage ou lors de la cessation de l'engagement, si elle a lieu plus tôt [2].

Cependant, en cas de voyages intermédiaires, les gens de l'équipage, peuvent, dans le premier port où le navire est déchargé en tout ou pour la plus grande partie, demander le payement de la moitié du loyer dû jusqu'alors (art. 67), pourvu que six mois se soient déjà écoulés depuis la revue.

De même, les gens de l'équipage peuvent, après l'expiration des six mois suivants depuis le dernier payement, réclamer la moitié des loyers courus depuis [3].

Art. 37. A défaut de stipulations contraires, l'usage local du port dans lequel un homme de l'équipage a subi la revue déterminera si, et dans quelles mesures, des avances ou arrhes (*Handgelder*) doivent être faites avant le commencement du voyage.

Art. 38. A moins de convention contraire, tous les payements à faire aux

peuvent exercer leurs fonctions qu'à la suite d'un examen, dans lequel des représentants de l'autorité constatent leur aptitude.

(1) Cet article, qui reproduit l'ancien art. 531 (alinéa 2) du Code de commerce, est une conséquence nécessaire de la règle selon laquelle les gens de mer doivent se tenir, à partir de la revue, à la disposition du capitaine. Il a, du reste, été reconnu, lors de la discussion de cette loi au *Reichstag*, que, si les gens de mer rendent quelques services avant la revue, ils peuvent réclamer un salaire.

(2) Reproduction de l'ancien article 536 (alinéa 1) du Code de commerce.

(3) L'ancien article 536 (alinéa 2) du Code de commerce déclarait que des lois de chaque État, ou les usages locaux, fixeraient dans quelles conditions des avances seraient possibles. L'article 36 (alinéa 2) de la loi sur les gens de mer pose, sur ce point, des règles pour toute l'Allemagne; mais l'article 37 admet encore des dérogations résultant sinon des lois particulières de chaque État, du moins des usages locaux du port dans lequel la revue a été passée.

gens de l'équipage doivent être faits, à leur choix, soit au comptant, soit au moyen d'un mandat payable à vue tiré sur l'armateur.

Art. 39. Avant le commencement du voyage, le capitaine doit ouvrir un livre de comptes dans lequel doivent être portés toutes les avances et les à-compte (*Abschlags-Zahlungen*) comme toutes les arrhes (*Handgelder*).

Les gens de l'équipage doivent donner quittance, dans le livre de comptes, des sommes qu'ils reçoivent. Le capitaine doit remettre aussi, à tout homme de l'équipage qui le demande, un livre de loyers spécial (*Heuerbuch*), et y marquer tout payement de loyers qui lui est fait.

Art. 40. Quand, durant le voyage, le nombre des gens de l'équipage est diminué et n'est pas complété ensuite, le montant des loyers ainsi économisé doit, sauf convention contraire, être réparti entre les gens de l'équipage restés proportionnellement aux loyers de chacun. Cependant il n'y a pas lieu à cette répartition quand la diminution du nombre des gens de l'équipage est le résultat de la désertion et que les effets du déserteur ne sont pas demeurés à bord.

Quand le nombre des gens de mer diminue de plus d'un sixième durant le voyage, le capitaine doit le compléter, sur la demande des gens de l'équipage qui restent, si les circonstances permettent de le faire.

Art. 41. Dans tous les cas où le navire reste plus de deux ans à l'étranger, il y a lieu, à défaut de conventions contraires, à une augmentation des loyers des hommes de l'équipage se trouvant en service depuis deux ans, si les loyers ont été stipulés à temps.

Cette augmentation a lieu comme suit[1] :

1° Le mousse (*Schiffsjunge*) obtient, au commencement de la troisième année, les loyers des matelots de seconde classe (*Leichmatrosen*), indiqués dans le rôle d'équipage, ou la moyenne de leurs loyers, et, au commencement de la quatrième année, les loyers indiqués dans le rôle d'équipage pour les matelots de première classe (*Vollmatrosen*);

2° Le matelot de seconde classe (*Leichtmatrose*) obtient, au commencement

[1] L'ancien article 541, après avoir posé le principe de l'augmentation des loyers, remettait aux lois particulières de chaque État le soin d'en déterminer le montant.

de la troisième année, les loyers indiqués dans le rôle d'équipage pour les matelots de première classe (*Vollmatrosen*), et, au commencement de la quatrième année, un cinquième en plus de ces loyers;

3° Pour les autres gens de l'équipage, les loyers indiqués dans le rôle d'équipage sont augmentés d'un cinquième au commencement de la troisième année, et d'un nouveau cinquième de leur montant primitif, au commencement de la quatrième année.

Dans le cas du n° 2, le matelot de seconde classe monte, au début de la troisième année, au rang de matelot de première classe.

Art. 42. Les créances résultant des contrats d'engagement au profit du capitaine et des gens de l'équipage qui se trouvaient sur un navire considéré comme disparu, en vertu des articles 866 et 867 du Code de commerce allemand, sont exigibles à l'expiration du délai après lequel la perte est présumée. L'engagement prend fin, dans ce cas, quinzaine après le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles du navire.

Le montant de ces créances doit être remis au fonctionnaire du port d'immatricule préposé aux gens de mer, qui doit le transmettre aux ayants droit au payement.

Art. 43. Les gens de l'équipage ont droit à la nourriture aux frais du navire, à partir de leur entrée au service. Ils ne doivent employer les aliments et les boissons qui leur sont donnés qu'à leur usage personnel; ils ne doivent en aliéner, en dissiper, ni en abandonner aucune partie [1].

Art. 44. Les gens de l'équipage ont droit, à bord du navire, à un espace bien clos et suffisamment aéré, proportionné à leur nombre et à l'importance du navire, réservé exclusivement pour eux et leurs effets.

Si, par suite d'un accident ou d'autre cause, on ne peut donner temporairement un abri sur le navire à un homme de l'équipage, on doit lui procurer ailleurs un logement convenable.

Art. 45. Les lois locales en vigueur au port d'attache servent à déterminer, en cas de doute, les rations en aliments et en boissons à fournir chaque jour (art. 43), l'étendue et la disposition du logement (art. 44), et la quantité minimum des médicaments qui doivent être emportés.

[1] Cette disposition est sanctionnée par les peines édictées par l'art. 84 de la même loi.

Les mesures de détail sur ces points seront prises par les gouvernements des divers États et par voie d'ordonnance.

Art 46. En cas de prolongation extraordinaire du voyage ou d'accidents survenus, le capitaine a le droit d'ordonner soit une réduction des rations soit une modification dans le choix des aliments et des boissons.

Il doit mentionner, dans le journal de bord, quand, pour quel motif et de quelle manière, cette réduction ou cette modification ont eu lieu.

Si le capitaine néglige cette formalité, ou si les mesures prises par lui sont mal justifiées ou proviennent de sa faute, les gens de l'équipage ont droit à une indemnité pour les privations qu'ils ont souffertes. Leurs réclamations sont soumises au fonctionnaire préposé aux gens de mer qui a passé la revue de débarquement, sous réserve des voies judiciaires.

Art. 47. Quand un officier du navire ou trois hommes de l'équipage au moins portent une plainte auprès d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer, à raison de ce que le navire n'est pas navigable ou de ce que les approvisionnements en aliments et en boissons que transporte le navire, pour les besoins de l'équipage, sont insuffisants ou gâtés, le fonctionnaire préposé aux gens de mer doit faire une enquête sur l'état du navire ou des approvisionnements, et faire mentionner dans le journal de bord le résultat de cette enquête. Ce même fonctionnaire doit, quand la réclamation est reconnue fondée, prendre les mesures nécessaires [1].

Art. 48. Lorsqu'un homme de l'équipage, après être entré au service, tombe malade ou est blessé, l'armateur supporte les frais du traitement:

1° Pendant trois mois, à partir du commencement de la maladie, ou à partir de la blessure si, par suite de l'une ou de l'autre, l'homme de l'équipage n'a pu commencer le voyage ;

[1] L'article 47 a été ajouté par la commission du Reichstag et malgré l'opposition des représentants au Conseil fédéral des États allemands du littoral. L'instruction adressée aux consuls allemands, le 22 février 1873, contient des indications précises sur la manière dont ils doivent procéder, quand des réclamations prévues par l'article 47 sont portées devant les consuls.

Cette disposition est vivement critiquée. On dit qu'avec elle un concurrent des chargeurs, en corrompant trois hommes de l'équipage, peut retarder le départ d'un navire. (Voir Lewis, t. I, sur l'art. 47, note 1, p. 172.)

2° Pendant trois mois, depuis le retour du navire, si l'homme de l'équipage commence le voyage et revient, avec le navire, dans un port allemand ;

3° Pendant six mois après le retour du navire, si l'homme de l'équipage commence le voyage et revient avec le navire, mais que le retour du navire ait lieu dans un port autre qu'un port allemand ;

4° Pendant six mois après le départ du navire pour la continuation du voyage, si l'homme de l'équipage a dû être laissé à terre pendant la durée du voyage.

Même dans le cas où le navire ne revient pas au port de départ, l'homme de l'équipage a droit à la conduite de retour dans ce port (art. 65 et 66), ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité équivalente [1].

Art. 49. L'homme de l'équipage malade ou blessé touche les loyers :

S'il ne commence pas le voyage, jusqu'au moment où il cesse le service ;

S'il commence le voyage et revient avec le navire, jusqu'à la fin du voyage de retour ;

S'il a dû être laissé à terre pendant le voyage, jusqu'au jour où il a quitté le navire.

Si l'homme de l'équipage a été blessé en défendant le navire, il a droit, en outre, à une indemnité qui, au besoin, est fixé par le juge [2].

Art. 50. Les articles 48 et 49 ne s'appliquent point à l'homme de l'équipage qui a été blessé ou est devenu malade par suite d'un fait illicite ou qui est atteint d'une affection syphilitique [3].

Art. 51. Si l'homme de l'équipage meurt après avoir commencé son ser-

[1] L'article 48 est la reproduction de l'article 548 du Code de commerce, qu'il ne modifie que sur les deux points suivants : 1° dans le dernier alinéa, l'article 48 vise le port de départ, et non pas, comme le faisait l'article 548, le port où l'engagement a été contracté ; 2° le choix entre le payement d'une indemnité et la conduite de retour était donné par le Code de commerce à l'armateur ; il est laissé, par l'article 48, au capitaine.

L'article 48 s'applique même au cas où il y a eu faute des gens de l'équipage. (Voir, au contraire, pour le capitaine, ci-dessus, article 523 du Code de commerce.)

[2] Reproduction de l'ancien article 549 du Code de commerce.

[3] Reproduction de l'ancien article 550 du Code de commerce.

vice, l'armateur doit payer les loyers jusqu'au jour du décès (art. 67), et les frais funéraires.

Si l'homme de l'équipage est tué en défendant le navire, l'armateur doit, en outre, payer une indemnité qui, au besoin, est fixée par le juge [1].

Art. 52. Le capitaine, assisté de deux officiers du navire ou autres personnes dignes de foi, doit dresser acte du décès de tout homme de l'équipage mort après son entrée au service. Cet acte doit contenir le jour et l'heure de la mort, les prénoms et nom de famille, le lieu de naissance ou le domicile et l'âge du mort, ainsi que la cause présumée de son décès.

Quand l'homme de l'équipage décédé laisse des biens à bord, le capitaine doit veiller à l'inventaire et à la conservation, et, au besoin, à la vente de ces biens. L'inventaire doit être fait avec l'assistance de deux officiers du navire ou autres personnes dignes de foi.

Les biens laissés à bord par le défunt, le prix en provenant, le reliquat des loyers, s'il y a lieu, doivent être remis, avec l'inventaire ci-dessus mentionné et l'acte de décès, au premier fonctionnaire préposé aux gens de mer qu'on rencontre. Si, à l'étranger, le fonctionnaire préposé aux gens de mer refuse, par des motifs spéciaux, de recevoir les objets de la succession, le capitaine doit en faire la remise au fonctionnaire préposé aux gens de mer entre les mains duquel il peut l'opérer.

Les dispositions des premier et second alinéas ne dérogent pas aux lois particulières des divers État concernant la tenue des registres de l'état civil [2].

Art. 53. Si le capitaine meurt pendant le voyage, le pilote (*Steuermann*) est tenu de prendre les mesures prescrites par les dispositions précédentes (art. 552) relativement à l'acte de décès et à la succession.

Art. 54. L'homme de l'équipage est tenu, à moins de clause contraire dans le contrat d'engagement, de rester au service pendant tout le voyage, y compris les voyages intermédiaires, jusqu'à la fin du voyage de retour.

On doit entendre par voyage de retour, dans le sens de la disposition pré-

[1] L'article 51 reproduit l'ancien article 551 (alinéa 1) du Code de commerce.

[2] Une loi du 6 février 1875 a été faite pour toute l'Allemagne sur la tenue des registres de l'état civil. Cette loi contient un chapitre VI (art. 61 à 64) qui est relatif à la tenue des registres de l'état civil en mer. (Voir *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 215 et suiv.; traduction de M. Gonse.)

cédente, le voyage fait à destination du port d'où est parti le navire pour son voyage d'aller (*Ausreise*). Si pourtant le navire vient, soit d'un port situé hors d'Europe, soit d'un port de la mer Noire ou de la mer d'Azow, et est parti, pour faire son voyage d'aller, d'un port allemand, chacun des voyages suivants est considéré comme voyage de retour, pourvu qu'au plus tard dès l'arrivée le capitaine déclare à l'équipage que le voyage est terminé :

1° Le voyage à destination d'un autre port d'Allemagne ;

2° Le voyage à destination d'un port non allemand de la mer du Nord ou vers un port de la Manche ou de la Grande-Bretagne ;

3° Quand le navire est parti pour son voyage d'aller d'un port de la mer Baltique, le voyage à destination d'un port non allemand de la mer Baltique ou à destination d'un port du Sund ou du Cattégat.

Si le voyage de retour ne se termine pas dans le port duquel le navire est parti pour son voyage d'aller [1], l'homme de l'équipage a droit à la conduite de retour (art. 65 et 66) dans ce port et à la continuation de ses loyers pendant le voyage, ou, s'il le préfère, à une indemnité correspondante.

Art. 55. Après que le voyage est terminé, les hommes de l'équipage ne peuvent exiger leur congé qu'après que la cargaison a été déchargée, le navire nettoyé et attaché dans le port ou dans un autre lieu, et que le rapport de mer, s'il y a lieu, a été fait.

Art. 56. Le contrat d'engagement prend fin lorsque le navire est perdu pour l'armateur par suite d'un accident notamment [2] :

Quand il fait naufrage ;

Quand il est condamné comme ne pouvant pas être réparé ou comme ne valant pas la peine de l'être (art. 444, Code de com. gén. all.), et est, dans ce dernier cas, vendu publiquement sans retard ;

Quand il est pris par des pirates ;

Quand il est capturé ou arrêté et déclaré de bonne prise.

[1] Le Code de commerce, partant de l'idée que le voyage de retour finit au port d'attache, contenait une disposition semblable à celle de l'article 54 (dernier alinéa), pour le cas où le navire ne reviendrait pas au port d'attache.

[2] Pour le capitaine, la perte du navire n'entraîne pas immédiatement la fin du contrat d'engagement. (Voir ci-dessus art. 526 du Code de commerce.)

En ces cas, les hommes de l'équipage n'ont pas droit seulement au loyer qu'ils ont gagné (art. 67), mais aussi à leur conduite de retour (art. 65 et 66) dans le port d'où le navire est parti pour son voyage d'aller [1], ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité correspondante.

Art. 57 [2]. Le capitaine peut congédier un homme de l'équipage, en dehors des cas prévus dans le contrat d'engagement, avant l'expiration de son temps de service :

1° Tant que le voyage n'est pas commencé, lorsque l'homme de l'équipage est incapable de faire le service pour lequel il s'est engagé [3];

2° Quand l'homme de l'équipage commet une faute grave dans son service, notamment en cas de désobéissance réitérée ou de rébellion continue, ou s'il fait la contrebande;

3° Quand l'homme de l'équipage se rend coupable de vol (*Diebstahl*), de tromperie (*Betrug*), d'infidélité (*Untreue*), de détournement (*Unterschlagung*), de recel (*Hehlerei*), de faux ou d'un fait puni par le Code pénal de la reclusion (*Zuchthaus*);

4° Quand l'homme de l'équipage est atteint d'une affection syphilitique, ou s'est attiré, par un acte illicite, une maladie ou une blessure qui le rend incapable de travailler ;

5° Quand le voyage pour lequel l'homme de l'équipage a été engagé ne peut pas être commencé ou continué, à raison d'une guerre, d'un embargo, d'un blocus, d'une prohibition de sortie ou d'entrée, ou d'un autre événement concernant le navire ou la cargaison.

Le congé ainsi que le motif du congé doivent, dès que cela est possible, être annoncés à l'homme de l'équipage, et, dans les cas des n°s 2, 3 et 4, être inscrits dans le journal de bord [4].

Art. 58. Dans les cas des n°s 1 à 4 de l'article 57, l'homme de l'équipage n'a droit qu'aux loyers gagnés par lui (art. 67); dans les cas du n° 5,

[1] D'après l'article 542 du Code de commerce, que l'article 56 reproduit sur tous les autres points, la conduite de retour était due jusqu'au port d'attache.

[2] Cet article correspond à l'ancien article 543 du Code de commerce.

[3] Voir ci-dessus l'article 34, qui est relatif au cas où l'incapacité ne se révèle que pendant le voyage.

[4] Voir ci-dessus art. 487 du Code de commerce.

s'il n'est congédié qu'après que le voyage a commencé, il a droit, non seulement à ces loyers, mais encore à la conduite de retour (art. 65, 66) dans le port d'où le navire est parti pour son voyage d'aller, ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité équivalente [1].

Art. 59 [2]. L'homme de l'équipage qui, engagé pour un voyage, est congédié avant la fin de l'engagement pour d'autres causes que celles qui sont énumérées dans l'article 57, conserve, à titre d'indemnité, les avances et les arrhes (*Handgelder*) qu'il a pu recevoir, s'ils n'excèdent pas ce qui, dans l'usage, est payé à ce titre.

S'il n'a rien reçu à ce titre, il peut exiger, comme indemnité, le loyer d'un mois.

Si le congé est donné après le commencement du voyage, l'homme de l'équipage a droit à la conduite de retour (art. 65, 66) dans le port d'où le navire est parti pour son voyage d'aller, ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité équivalente. Il reçoit, outre le loyer déjà gagné par lui, le loyer de deux ou de quatre mois, selon qu'il est congédié dans un port situé en Europe (art. 70) ou hors d'Europe, sans que, toutefois, il puisse obtenir plus que s'il avait été congédié après la fin du voyage.

Art. 60. Au cas prévu par l'article précédent et si l'homme de l'équipage, après la fin du voyage, a été congédié dans un port allemand, on détermine les loyers qui lui sont dus en sus des loyers qu'il a déjà gagnés en calculant la durée du voyage d'un navire à voiles d'après les règles suivantes :

[1] Cpr. ancien article 544 (alinéa 1) du Code de commerce.

[2] Cet article fixe l'indemnité à payer à l'homme de l'équipage congédié en dehors des cas prévus par les articles 57 et 58 ; mais il vise seulement les engagements au voyage ou les engagements pour un temps indéterminé quand le congé est donné après le commencement d'un voyage. L'indemnité est réglée conformément aux principes généraux du droit, lorsqu'il s'agit d'engagements pour un temps déterminé.

DES PORTS	AUX PORTS de la mer du Nord.	AUX PORTS de la mer Baltique.
	MOIS.	
1° De la mer du Nord jusqu'au 61° degré de latitude nord et de la Manche	1	1 $\frac{1}{2}$
2° De la mer Baltique et des eaux environnantes	1 $\frac{1}{2}$	1
3° D'Europe hors de la mer de la Manche et jusqu'au détroit de Gibraltar, en y comprenant les Açores et la mer du Nord, au delà du 61° degré de latitude nord et hors de la mer du Nord jusqu'au cap Nord inclusivement	1 $\frac{1}{2}$	2
4° De la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer d'Azow, à	2	2
5° D'Europe à l'est du cap Nord à	2	2
6° Des côtes orientales d'Amérique depuis Québec jusqu'à Rio-de-Janeiro inclusivement	2	2 $\frac{1}{2}$
7° Au Sud de Rio-de-Janeiro jusqu'au cap Horn inclusivement	2 $\frac{1}{2}$	3
8° Des côtes orientales de l'Amérique depuis le cap Horn à Panama inclusivement	3 $\frac{1}{2}$	4
9° Des côtes occidentales d'Afrique au nord de l'équateur, y compris les Canaries et les îles du cap Vert	2	2 $\frac{1}{2}$
10° Au sud de l'équateur jusqu'au cap de Bonne-Espérance inclusivement	2 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$
11° Au delà du cap de Bonne-Espérance, en deçà du cap Comorin, en y comprenant la mer Rouge et le golfe Persique	3 $\frac{1}{2}$	4
12° Des autres ports non compris dans les limites indiquées précédemment	4	4

Art. 61. L'homme de l'équipage peut exiger son congé [1] :

1° Lorsque le capitaine manque gravement à ses devoirs envers lui, no-

[1] Les causes pour lesquelles les hommes de l'équipage peuvent demander leur congé ont été empruntées aux anciens articles 547 (alinéa 1) et 539 (alinéa 1) du Code de commerce. On y a ajouté le cas où le navire change de pavillon.

Du reste, il est certain que l'énumération de l'article 61 n'est pas limitative, en ce sens, du moins, qu'il faut y ajouter toutes les causes qui doivent être admises d'après les principes généraux du droit. Ainsi les interprètes allemands recon-

tamment en le maltraitant ou en retenant sans raison les aliments ou les boissons auxquels il a droit;

2° Lorsque le navire change de pavillon;

3° Lorsque, après la fin du voyage d'aller, un voyage intermédiaire est décidé ou terminé, s'il s'est écoulé depuis l'entrée au service deux ou trois ans, selon que le navire se trouve dans un port situé en Europe (art. 70) ou hors d'Europe.

Le changement d'armateur ou de capitaine ne confère pas aux hommes de l'équipage le droit d'exiger leur congé.

Art. 62. Dans le cas de l'article 61 3°, le congé ne peut pas être exigé :

1° Quand l'homme de l'équipage s'est engagé pour un temps plus long que celui fixé par cet article. Ne sont pas considérés comme tels les engagements contractés pour un temps indéterminé, ou avec la clause générale qu'après la fin du voyage d'aller l'homme de l'équipage restera au service pour tous les voyages qui pourraient être résolus;

2° Dès que le voyage de retour a été ordonné[1].

naissent que les hommes de l'équipage peuvent exiger leur congé quand ils ont été engagés pour un voyage déterminé et qu'on entreprend un tout autre voyage. (Makower, sur l'art. 61, note 65, page 508; Lewis, t. I, p. 163.) Cela a, du reste, été indiqué dans les conférences de Hambourg.

Le projet de Code présenté par le gouvernement prussien accordait, conformément à l'article 440 du Code de commerce hollandais, aux hommes de l'équipage, le droit d'exiger leur congé «lorsque, avant le commencement du voyage l'État était impliqué dans une guerre maritime et que, d'après la direction du voyage, un risque de guerre est vraisemblable pour le navire.» Mais, dans les conférences de Hambourg, on écarta cette disposition comme pouvant donner lieu à des contestations quand il s'agirait de décider s'il y avait risque de guerre. Ce cas n'a pas non plus été mentionné dans l'article 61 de la loi sur les gens de mer. Faut-il conclure de là que, si les risques de guerre étaient évidents, les hommes de l'équipage ne pourraient pas exiger leur congé? La question est controversée. Il s'agit surtout de savoir si les principes généraux du droit ne conduisent pas à admettre que le congé peut être exigé dans ce cas. Le tribunal suprême de commerce de Leipzig a admis l'affirmative dans un jugement du 4 janvier 1873. Le tribunal de Hambourg a rendu, le 19 janvier 1871, un jugement en sens contraire. (Voir, pour l'affirmative, Lewis, t. I, sur l'art. 61, p. 163 et 165.)

[1] Reproduction des anciens articles 539 (alinéa 2) et 540 du Code de commerce.

Art. 63. L'homme de l'équipage a, dans les cas des n°s 1 et 2 de l'article 61, les mêmes droits que ceux qui sont fixés par l'article 59; dans le cas du n° 3, il n'a droit qu'aux loyers qu'il a gagnés. (Art. 67 [1].)

Art. 64. En pays étranger, l'homme de l'équipage qui exige son congé ne doit pas, sauf le cas de changement de pavillon, abandonner son service sans l'autorisation d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer. (Art. 105 [2].)

Art. 65. Quand, en vertu des dispositions de la présente loi, il y a lieu à conduite de retour, son droit s'étend aussi à l'entretien durant le voyage [3].

Art. 66. Il est satisfait à l'obligation relative à la conduite de retour quand l'homme de l'équipage, qui est capable de travailler, est placé, avec l'autorisation du fonctionnaire préposé aux gens de mer, dans un rang correspondant à celui qu'il avait antérieurement et avec un loyer convenable sur un navire de commerce allemand se dirigeant vers le port d'où est parti le navire pour faire son voyage d'aller, ou vers un port voisin de celui-ci, sauf, dans ce dernier cas, à payer une indemnité pour la conduite de retour jusqu'au port d'où est parti le navire pour son voyage d'aller. (Art. 65.)

Si l'homme de l'équipage n'est pas Allemand, un navire de son pays est assimilé à un navire allemand.

Art. 67. Dans les cas des articles 36, 51, 56, 58, 59 et 63, si les loyers n'ont pas été stipulés à temps, mais à forfait pour tout le voyage, les loyers gagnés sont calculés en tenant compte, d'une part, du montant intégral des loyers, d'autre part, des services rendus, ainsi que de la partie du voyage déjà accomplie. Pour fixer le loyer mensuel dans les cas des articles 59 et 60, on doit compter la durée moyenne du voyage, en y comprenant le temps du chargement et du déchargement, et en tenant compte de la nature du navire [4].

Art. 68. L'armateur n'est pas tenu seulement sur le navire et sur le fret,

[1] Cpr. anciens articles 547 (alinéa 2) et 539 (alinéa 1) du Code de commerce.

[2] Reproduction de la règle posée dans l'ancien article 547 (alinéa 4) du Code de commerce. Cette disposition est sanctionnée par une amende prononcée par l'article 83 de la même loi.

[3] L'article 517 du Code de commerce contient une disposition semblable pour le capitaine.

[4] Cette disposition est empruntée à l'article 519 et à l'ancien article 546 du Code de commerce.

mais personnellement, pour les créances du capitaine et des hommes de l'équipage dérivant des contrats d'engagement.

Cette disposition remplacera l'article 453 du Code général de commerce allemand [1].

Art. 69. La partie du fret ou du profit attribuée à un homme de l'équipage à titre de salaire n'est pas considérée comme loyer dans le sens de la présente loi [2].

Art. 70. Dans les cas des articles 59 et 61 il faut assimiler aux ports européens les ports situés hors d'Europe sur la mer Méditerranée, sur la mer Noire et sur la mer d'Azow [3].

Art. 71. Le capitaine ne doit point abandonner un homme de l'équipage en pays étranger sans l'autorisation d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer. Quand, en cas d'abandon d'un homme de l'équipage, il y a lieu de pourvoir à ses besoins à raison de son indigence, l'obtention de l'autorisation peut être subordonnée à la condition que le capitaine assurera, pendant un délai de trois mois, des secours à l'homme abandonné [4].

Il n'est pas dérogé par là aux dispositions de l'article 103.

SECTION QUATRIÈME.

DISPOSITIONS DISCIPLINAIRES.

Art. 72. Les hommes de l'équipage sont soumis au pouvoir disciplinaire du capitaine [5].

[1] Cet article consacre, dans l'intérêt des gens de mer, une des plus importantes innovations. (Voir ci-dessus les notes placées sous l'art. 453.)

[2] Reproduction de l'ancien article 555 du Code de commerce.

[3] Cet article applique simplement la règle d'interprétation posée dans l'article 447 du Code de commerce. (Voir ci-dessus p. 178.) — [4] L'article 98 de la même loi prononce une amende pour le cas de contravention à l'article 71.

[5] L'ancien article 533 du Code de commerce posait le principe du pouvoir disciplinaire du capitaine, et s'en remettait, pour sa réglementation, aux lois particulières de chaque État.

Ce pouvoir commence lors de l'entrée de l'homme au service, et prend fin quand le service cesse.

Art. 73. Les hommes de l'équipage sont tenus de ne jamais s'enivrer et de garder toujours, à l'égard de toute personne, un maintien convenable et paisible.

Ils doivent garder une attitude respectueuse devant le capitaine et les autres supérieurs, et obéir immédiatement à leurs ordres.

Art. 74. Les hommes de l'équipage doivent, sur sa demande, communiquer au capitaine, d'une façon véridique et complète, les faits relatifs au service du navire qui parviennent à leur connaissance.

Art. 75. Les hommes de l'équipage ne doivent apporter ou faire apporter aucune marchandise à bord sans l'autorisation du capitaine. Pour les marchandises leur appartenant ou appartenant à des tiers qu'ils feraient transporter en violation de cette prohibition, ils doivent payer le fret le plus élevé stipulé au lieu et au temps du chargement pour les mêmes voyages et les marchandises de la même espèce, sans préjudice d'une indemnité plus élevée en cas de preuve d'un dommage plus grand [1].

Le capitaine a aussi le droit de jeter ces marchandises par-dessus bord quand elles mettent en péril le navire ou la cargaison [2].

Art. 76. Les dispositions de l'article 75 s'appliquent aussi quand un homme de l'équipage apporte ou fait apporter à bord, sans l'autorisation du capitaine, de l'eau-de-vie ou d'autres boissons alcooliques, ou plus de tabac qu'il n'en a besoin pour son usage dans le voyage projeté.

Les boissons alcooliques et le tabac emportés en violation de cette défense deviennent la propriété du navire.

[1] Voir, dans l'ancien article 534 du Code de commerce, une disposition semblable. Il y a là la consécration de la suppression de l'ancien usage d'après lequel les gens de l'équipage pouvaient emporter des marchandises dans leurs coffres sans payer de fret. (Cpr., articles 251, *Code de comm. franç.*, et Pardessus, *Cours de droit comm.*, t. II, n° 671.)

[2] Le Code pénal de l'Empire d'Allemagne (art. 297) punit, en outre, les gens de mer qui prennent à bord, sans l'autorisation du capitaine, des objets qui mettent en danger le navire ou la cargaison. (Voir traduction du Code allemand, par M. Ribot, *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 157.)

Art. 77. Les mesures prises par le capitaine en vertu des articles 75 et 76 doivent être inscrites, aussitôt que possible, dans le journal de bord.

Art. 78. Quand le navire se trouve dans un port, le capitaine a le droit de prendre sous sa garde, jusqu'au départ du navire, les effets des gens de l'équipage, afin d'empêcher la désertion.

Art. 79. Le capitaine a le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'ordre et pour assurer la régularité du service. Dans ce but, il peut notamment prononcer, à titre de peine, des aggravations du service conformes à l'usage ou des réductions modérées de nourriture; ces dernières pour trois jours au maximum. Il ne peut prononcer comme peine une amende, une correction corporelle ou un emprisonnement.

En cas de résistance ou de désobéissance opiniâtre, le capitaine a le droit d'employer tous les moyens nécessaires pour faire obéir à ses ordres. Il peut prendre contre les récalcitrants les mesures de sûreté nécessaires, et, en cas de besoin, les faire enchaîner pendant le voyage.

Tout homme de l'équipage doit prêter au capitaine, sur la demande de celui-ci, son concours pour maintenir l'ordre et pour empêcher ou réprimer une résistance.

En pays étranger, le capitaine, dans les cas urgents, peut s'adresser aux commandants des vaisseaux de la marine de guerre de l'Empire qu'il peut trouver, afin d'obtenir leur concours pour le maintien de la discipline.

Art. 80. Toute disposition prise par le capitaine en conformité de l'article 79 doit être inscrite, aussitôt que possible, dans le journal de bord avec l'indication des faits qui l'ont motivée [1].

SECTION CINQUIÈME.

DISPOSITIONS PÉNALES.

Art. 81. L'homme de l'équipage qui, après la conclusion du contrat d'engagement, se cache, afin d'échapper à l'obligation de commencer son service, est puni d'une amende de vingt thalers au plus. La poursuite ne pourra avoir lieu que sur la plainte de la partie lésée.

[1] Voir la sanction dans l'article 99 (alinéa 4) de la même loi (ci-dessous p. 240).

Quand un homme do l'équipage, pour échapper à l'obligation de continuer son service, s'échappe ou se cache, la peine peut s'élever à cent thalers d'amende ou trois mois de prison. La poursuite ne pourra avoir lieu que sur la plainte de la partie lésée.

L'homme de l'équipage qui s'enfuit ou se cache avec le loyer, pour échapper au service dont il s'est chargé, est puni de la peine d'emprisonnement d'un an au plus prononcée par l'article 298 du Code pénal[1].

Art. 82. Dans les cas des deux derniers alinéas de l'article 81, l'homme de l'équipage perd son droit aux loyers gagnés jusqu'alors quand, avant le départ du navire, il ne revient pas volontairement pour continuer son service ou n'est pas ramené de force. L'armateur peut, pour obtenir les dommages-intérêts qui lui seraient dus en vertu du contrat d'engagement, agir sur les loyers et, en cas d'insuffisance des loyers, sur les effets de l'homme de l'équipage. Quand les loyers ne sont pas nécessaires pour indemniser l'armateur, on en dispose conformément à l'article 107.

Art. 83. Quand l'homme de l'équipage se soustrait au service dans un des cas prévus par l'article 61 (1° et 3°) sans l'autorisation du fonctionnaire préposé aux gens de mer (art. 64), l'amende est d'un mois de loyer au plus.

Art. 84. Est puni d'une amende égale à un mois de loyer au maximum l'homme de l'équipage qui se rend coupable d'une infraction grave à ses obligations de service.

On doit considérer notamment comme infraction de ce genre, dans le sens de cet article :

Une négligence dans le service de garde;

Une désobéissance à l'ordre de service d'un supérieur;

Un acte inconvenant envers les supérieurs, envers d'autres membres de l'équipage ou envers des passagers;

L'abandon du navire sans autorisation ou le fait d'en rester éloigné au delà du temps fixé;

L'enlèvement du navire d'objets appartenant à un homme de l'équipage

[1] Cet article édicte une peine d'un an d'emprisonnement au plus, en indiquant qu'il n'y a pas à distinguer selon que le délit a été commis en Allemagne ou dans un pays étranger.

ou appartenant à d'autres personnes, ou le fait d'apporter ou de faire apporter à bord des marchandises ou d'autres objets, sans permission;

L'admission à bord, par l'homme de l'équipage, de sa propre autorité, de personnes étrangères, et la permission de placer des embarcations auprès du navire;

L'ivresse pendant le service sur le navire;

La dissipation, l'aliénation illicite ou l'abandon d'approvisionnements.

Contre les officiers du navire, la peine peut être élevée jusqu'à deux mois de loyer.

Si les loyers n'ont pas été stipulés à temps, la peine est fixée, d'après l'appréciation de l'autorité préposée aux gens de mer, à une somme équivalente au loyer d'un mois.

Les poursuites ne peuvent être exercées que sur la plainte de la partie lésée. Cette plainte est admissible jusqu'à la revue de débarquement.

Art. 85. Le capitaine doit mentionner, aussitôt que possible, dans le registre de bord, toute infraction au service (art. 84), en indiquant exactement ce qui s'est passé; et, s'il est possible, il doit communiquer à l'homme de l'équipage le contenu de l'insertion faite dans le journal de bord avec indication expresse de la peine édictée par l'article 84.

Si cette communication n'a pas lieu, les motifs qui ont empêché de la faire doivent être inscrits dans le journal de bord. À défaut de mention dans ce journal, aucune poursuite ne peut être intentée.

Art. 86. L'homme de l'équipage qui refuse l'obéissance due à l'ordre réitéré du capitaine ou d'un autre supérieur, est puni d'un emprisonnement de trois mois au plus ou d'une amende de cent thalers au plus.

Art. 87. Quand deux ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage refusent ensemble, après une entente commune, l'obéissance due au capitaine ou à un autre supérieur, chaque coupable peut être condamné à un emprisonnement d'un an au plus. Le chef du complot est puni de trois ans de prison au plus.

S'il y a des circonstances atténuantes, il peut être prononcé une amende de deux cents thalers au plus.

Le chef du complot est alors puni de deux ans au plus d'emprisonnement.

Art. 88. L'homme de l'équipage qui excite deux ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage à commettre un des faits punis par les articles 87 et 91, doit être puni comme l'instigateur, si l'excitation a eu pour suite la consommation ou le tentative d'un délit.

Si l'excitation n'a pas eu de résultat, la peine, dans le cas de l'article 87, sera de cent thalers au plus; dans le cas de l'article 91, il y a lieu à une amende de deux cents thalers au plus, ou à un emprisonnement d'un an au plus.

Art. 89. L'homme de l'équipage qui, par violence, menace ou refus de service, cherche à contraindre le capitaine ou un autre supérieur, à prendre ou à ne pas prendre une mesure concernant le service, est puni d'un emprisonnement de deux ans au plus. S'il y a des circonstances atténuantes, il peut être prononcé une amende de deux cents thalers au plus.

Art. 90. Les mêmes dispositions (art. 89) s'appliquent à l'homme de l'équipage qui cherche, en employant la force ou la menace, soit à résister au capitaine ou à un autre supérieur, soit à commettre contre lui des voies de fait.

Art. 91. Lorsqu'un des faits mentionnés dans les articles 89 et 90 est commis en vertu d'une entente commune par plusieurs hommes de l'équipage, la peine peut être élevée au double du maximum prononcé par la loi.

Le chef du complot ainsi que tous ceux qui commettent des actes de violence contre le capitaine ou un autre supérieur, sont punis de la reclusion pour cinq ans ou de l'emprisonnement pendant le même temps; le renvoi sous la surveillance de la police peut aussi être prononcé. S'il y a des circonstances atténuantes, la peine peut être abaissée jusqu'à trois mois de prison.

Art. 92. L'homme de l'équipage qui refuse obéissance aux ordres du capitaine ou d'un autre supérieur ayant pour but d'empêcher ou de réprimer les faits indiqués dans les articles 88 et 89, doit être puni comme complice par assistance.

Art. 93. Est puni d'une amende pouvant être élevée jusqu'à vingt thalers ou des arrêts (*Haft*) pouvant s'élever à quinze jours, l'homme de l'équipage :

1° Qui, à propos de la délivrance d'un livret de navigation maritime ou

d'une insertion à faire dans ce livret, ou d'une revue, dénature ou supprime des faits vrais, ou présente des faits faux pour tromper un fonctionnaire préposé aux gens de mer;

2° Qui néglige de se soumettre à la revue, conformément à l'article 10;

3° Qui, en cas d'un empêchement mettant obstacle à ce qu'il commence son service, néglige d'en faire la déclaration à l'autorité préposée aux gens de mer, conformément à l'article 15.

La disposition du 1° de cet article ne déroge point à la disposition de l'article 271 du Code pénal [1].

Art. 94. Celui qui forme sciemment, devant l'autorité préposée aux gens de mer, un recours fondé sur des allégations fausses relativement à l'innavigabilité du navire ou à la mauvaise qualité des approvisionnements, et qui, sur le fondement de ces allégations, fait opérer une enquête, est puni d'un emprisonnement de trois mois au plus.

Celui qui forme légèrement devant l'autorité préposée aux gens de mer un recours fondé sur des allégations fausses relativement à l'innavigabilité du navire ou à la mauvaise qualité des approvisionnements, et qui, sur le fondement de ces allégations, fait opérer une enquête, est puni d'une amende de cent thalers au plus.

Art. 95. L'application des peines prononcées dans cette section ou par d'autres dispositions pénales n'est pas exclue par le fait qu'à raison des actes mis à sa charge le coupable a déjà été puni disciplinairement. Cependant la peine disciplinaire subie peut être prise en considération pour la fixation de la peine, aussi bien dans la décision du fonctionnaire préposé aux gens de mer (art. 101) que dans le jugement du tribunal de répression.

Art. 96. Le capitaine ou tout autre supérieur qui abuse, à l'égard d'un homme de l'équipage, de son pouvoir disciplinaire, est puni d'une amende de trois cents thalers au plus ou d'un emprisonnement d'un an au plus.

Art. 97. Le capitaine qui, de propos délibéré, manque à son obligation d'approvisionner convenablement le navire, est puni d'emprisonnement, et, en outre, on peut prononcer contre lui une amende de cinq cents thalers au plus, ainsi que la perte des droits civiques.

[1] Voir *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 151, traduction de M. Ribot.

Quand le capitaine a manqué à cette obligation par négligence, et que, par suite, les gens de l'équipage ne peuvent pas recevoir la nourriture qui leur est due, il est puni, au plus, d'une amende de deux cents thalers ou d'un emprisonnement d'une année[1].

Art. 98. Le capitaine qui abandonne un homme de l'équipage en pays étranger, sans l'autorisation de l'autorité préposée aux gens de mer, est puni, au plus, d'une amende de cent thalers, des arrêts (*Haft*), ou d'un emprisonnement de trois mois. (Art. 71.)

Art. 99. Est puni, au plus, d'une amende de cinquante thalers ou des arrêts, le capitaine :

1° Qui ne remplit pas les obligations qui lui incombent, relativement à la revue (art. 10);

2° Qui, pour tromper l'autorité préposée aux gens de mer, dénature ou supprime des faits vrais ou présente comme vrais des faits faux concernant la revue ou les insertions à faire dans le livret de navigation maritime;

3° Qui, en cas de décès, néglige de dresser et de transmettre l'acte de décès prescrit par la loi, ou de prendre les mesures nécessaires relatives aux biens laissés par le défunt (art. 52, 53);

4° Qui néglige de faire, dans le journal de bord, les insertions prescrites par les articles 77 et 80;

5° Qui ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par les articles 102 et 103, en cas de délits ou de crimes;

6° Qui, sans motif urgent, refuse à un homme de l'équipage la faculté de réclamer la décision d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer (art. 105, 106);

7° Qui retient sans motif des aliments ou des boissons dues à un homme de l'équipage;

8° Qui néglige de mettre à la disposition de tous, dans le logement commun, un exemplaire de la présente loi ainsi que des dispositions réglementaires sur la nourriture et le logement (art. 108);

[1] Voir ci-dessus, dans l'article 480 du Code de commerce, le principe d'après lequel le capitaine doit faire approvisionner le navire, avant le départ, d'une façon suffisante.

La disposition de l'alinéa 2 ne déroge pas à celle de l'article 271 du Code pénal.

Art. 100. Les dispositions des articles 81 à 99 s'appliquent aussi quand les faits punissables sont commis hors du territoire de la Confédération[1].

La prescription du droit de poursuite ne commence, dans ce cas, qu'à partir du jour où le navire auquel appartenait le coupable, quand le délit a été commis, atteint un port où se trouve un fonctionnaire préposé aux gens de mer.

Art. 101. Dans les cas des articles 81 (alinéa 1), 84, 93, 99, l'instruction est faite, et le jugement est rendu par le fonctionnaire préposé aux gens de mer. C'est lui qui doit entendre le prévenu et établir sommairement les faits. Il n'y a pas lieu de faire prêter serment aux témoins. Après la clôture de l'instruction, une décision motivée doit être rendue : elle doit être déclarée au prévenu s'il est présent; il doit lui en être envoyé une expédition s'il est absent. Si une peine est prononcée, la durée des arrêts (*Haft*) à substituer à l'amende, en cas d'insolvabilité, doit être fixée.

Dans les dix jours de la déclaration ou de l'envoi de la copie, le prévenu peut se pourvoir contre la décision du fonctionnaire préposé aux gens de mer pour obtenir une décision judiciaire. Ce recours doit être constaté par un procès-verbal de ce fonctionnaire ou formé par écrit.

Si l'autorité préposée aux gens de mer qui a prononcé, a son siège en pays étranger, le tribunal compétent pour la procédure ultérieure est celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache, et, à défaut d'un port d'attache[2], le premier port allemand que le navire atteint après le prononcé de la peine.

La décision de l'autorité préposée aux gens de mer est exécutoire par provision, quant au payement de l'amende.

Art. 102. Quand un homme de l'équipage commet un délit ou un crime

[1] Sans cette disposition, la plupart du temps les délits réprimés par les articles précédents ne pourraient pas donner lieu à des poursuites en Allemagne.

[2] On a visé ici le cas prévu par l'article 16 de la loi du 25 octobre 1867 concernant la nationalité des navires de commerce, où un navire ayant appartenu à des étrangers est acheté par des Allemands en pays étranger, et voyage provisoirement avec un certificat d'un consul allemand constatant le droit qu'a ce navire de porter le pavillon allemand.

pendant que le navire se trouve en mer ou à l'étranger, le capitaine, avec l'assistance d'officiers du bâtiment ou d'autres personnes dignes de foi, doit constater tout ce qui peut avoir de l'influence sur la preuve du fait et sur sa répression. Notamment, en cas de meurtre ou de blessures graves, on doit décrire exactement les blessures, et, en outre, indiquer combien de temps la victime a survécu; s'il a été employé des moyens de guérison et quels ont été ces moyens, quelle nourriture a prise la victime.

Art. 103. Le capitaine a le droit de visiter, à tout moment, les effets des gens de l'équipage qui sont soupçonnés de participation à un fait punissable.

Le capitaine a, en outre, le droit d'arrêter l'homme de l'équipage qui s'est rendu coupable d'un fait punissable d'une peine grave (art. 57, n° 3). Il est tenu de le faire, quand il y a lieu de craindre que le coupable ne s'échappe.

L'auteur du fait doit être livré, avec toutes les pièces relatives aux opérations déjà accomplies, au premier fonctionnaire préposé aux gens de mer auquel on peut faire cette livraison.

Quand, en pays étranger, l'autorité préposée aux gens de mer refuse, pour des motifs spéciaux, de recevoir livraison de l'homme de l'équipage, le capitaine doit le livrer à la première autorité préposée aux gens de mer à laquelle il peut le faire.

Dans les cas urgents, le capitaine, quand il ne peut pas s'adresser à temps à un fonctionnaire préposé aux gens de mer, a le pouvoir de livrer l'auteur du fait à l'autorité étrangère, afin de le faire remettre, par son intermédiaire, à l'autorité compétente du port d'attache. Il doit alors en avertir la premier fonctionnaire préposé aux gens de mer qu'il peut trouver[1].

SECTION SIXIÈME.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 104. Tout fonctionnaire préposé aux gens de mer est tenu de chercher à concilier le capitaine et les gens de l'équipage relativement aux contestations qui s'élèvent entre eux et qui parviennent à sa connaissance. En particulier, le fonctionnaire devant lequel a lieu la revue de débarquement est

[1] Il est évident que cette disposition ne déroge nullement à la règle de l'article 9 du Code pénal allemand qui exclut l'extradition des nationaux.

spécialement chargé de tenter une conciliation amiable pour les contestations relatives à cette revue.

Art. 105 [1]. L'homme de l'équipage ne peut pas actionner le capitaine devant un tribunal étranger. S'il contrevient à cette disposition, non seulement il est responsable du préjudice qui en résulte, mais, en outre, il perd le loyer qu'il a gagné jusqu'alors.

Il peut, dans des cas qui ne souffrent pas de retard, réclamer une décision provisoire de l'autorité préposée aux gens de mer. Le capitaine ne doit pas, sans motif pressant, empêcher l'homme de l'équipage de s'adresser à ce fonctionnaire.

Chaque partie doit se conformer provisoirement à la décision de l'autorité préposée aux gens de mer, sauf, après la fin du voyage, à faire valoir ses prétentions devant l'autorité compétente.

En cas de vente forcée du navire, les dispositions du premier alinéa du présent article ne s'appliquent point à l'exercice des créances des hommes de l'équipage dérivant du contrat d'engagement.

Art. 106. En Allemagne, il est statué par l'autorité préposée aux gens de mer, sous réserve de la voie judiciaire, sur les contestations entre le capitaine et les hommes de l'équipage qui se produisent après la revue de départ, relativement au commencement ou à la continuation du service. Les décisions de cette autorité sont exécutoires par provision.

Art. 107. Les amendes édictées ou prononcées en vertu des dispositions de la section V sont dévolues à la caisse des gens de mer, et, à défaut d'une caisse de ce genre, à la caisse des pauvres du port d'immatricule du navire auquel appartenait l'auteur du fait punissable au moment où il a été commis, à moins que les amendes n'aient une autre destination analogue d'après la législation particulière des divers États [2].

Art. 108. Un exemplaire de la présente loi, ainsi que des dispositions réglementaires relatives à la nourriture et au logement sur le navire (art. 45),

[1] Les trois premiers alinéas de l'article 105 reproduisent l'ancien article 537 du Code de commerce.

[2] Voir article 99 (alinéa 8) de cette même loi.

doivent être tenus constamment à la disposition des gens de l'équipage dans le local affecté à leur logement.

Art. 109. Les gouvernements de chaque État particulier peuvent, par voie d'ordonnance, exclure l'application des articles 5 à 23 et 48 à 52 à de petits bâtiments, caboteurs, etc.

Art. 110. La présente loi entrera en vigueur le 1er mars 1873. En même temps le titre quatrième du cinquième livre du Code général de commerce allemand cessera d'être en vigueur.

Art. 111. Lorsque d'autres lois renvoient à des dispositions abrogées par la présente loi, les dispositions de la présente loi remplacent les dispositions correspondantes des lois anciennes.

En même temps que la loi sur les gens de mer, a été votée une autre loi portant la même date; mise en vigueur le même jour, elle a fait cesser la variété des législations allemandes sur le sujet qu'elle traite. Nous en donnons ci-après la traduction :

LOI DU 27 DÉCEMBRE 1872,

CONCERNANT L'OBLIGATION, POUR LES NAVIRES DE COMMERCE, DE RECUEILLIR LES GENS DE MER AYANT BESOIN DE SECOURS[1].

Art. 1. Tout navire de commerce allemand qui va d'un port non allemand à un port allemand ou à un port de la Manche, de la Grande-Bretagne, du Sund ou du Cattégat, ou à un port non allemand de la mer du Nord ou de la mer Baltique, est tenu de recueillir les gens de mer allemands ayant besoin de secours en pays étranger, pour les ramener en Allemagne à son port de destination, sur la réquisition écrite d'un commissaire et moyennant une indemnité. (Art. 5.)

A l'égard des gens de mer étrangers qui, aussitôt après avoir servi sur un navire de commerce allemand, se trouvent hors d'Allemagne ayant besoin

[1] *Gesetz betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfbedürftiger Seeleute* (publié dans le *Bulletin des lois* de l'Empire, n° 33, p. 432-434).

de secours, les navires de commerce allemands se rendant dans le pays de ces gens de mer sont tenus de la même obligation.

Le capitaine peut être contraint par le fonctionnaire préposé aux gens de mer de remplir ces obligations.

Art. 2. S'il y a plusieurs navires pouvant se charger des gens de mer à transporter, ceux-ci doivent être répartis par le fonctionnaire préposé aux gens de mer entre les différents bâtiments, selon leur dimension et le nombre des hommes composant leur équipage.

Art. 3. Le capitaine peut refuser de recueillir des gens de mer :

1° S'il n'y a pas de place disponible pour eux;

2° Si l'homme de mer à recueillir garde le lit pour cause de maladie ou est atteint soit d'une affection syphilitique, soit d'une autre maladie mettant en danger la santé ou la sécurité de l'équipage, ou s'il doit être ramené à raison d'un délit ou d'un crime dont il s'est rendu coupable;

3° Si le nombre des gens de mer à recueillir dépasse un quart de l'équipage;

4° Si la réquisition de recueillir les gens de mer n'est pas faite au moins deux jours avant le moment où le navire est prêt à partir.

Il appartient au fonctionnaire préposé aux gens de mer de statuer sur le refus.

Art. 4. Durant le voyage, l'homme de mer recueilli reçoit du navire la nourriture et le logement. Il est soumis au pouvoir disciplinaire du capitaine.

Art. 5. Le montant de l'indemnité (art. 1er), à moins qu'une convention ne l'ait fixé à un taux moins élevé, est, pour chaque jour de séjour à bord :

1° Pour un capitaine, un pilote, un médecin, un machiniste ou l'adjoint (*Assistent*) d'un machiniste, d'un commissaire des vivres ou d'un trésorier (*Proviant oder Zahlmeister*), d'un thaler sur les navires à voiles, d'un thaler et demi sur les navires à vapeur;

2° Pour tout autre homme de mer, d'un demi-thaler sur les navires à voiles, et de deux tiers de thaler sur les navires à vapeur.

Art. 6. Le payement de l'indemnité est fait au port de destination par le

fonctionnaire préposé aux gens de mer contre la remise de l'acte de réquisition, délivré par le fonctionnaire préposé aux gens de mer, lors de la prise à bord. (Art. 1er.)

Art. 7. L'homme de mer recueilli répond des dépenses faites pour le rapatriement.

Cette loi ne modifie en rien les dispositions légales qui obligent l'armateur ou d'autres personnes au remboursement de ces dépenses.

Art. 8. Celui qui se soustrait à l'accomplissement des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 1er, est puni d'une amende de cinquante thalers au plus ou des arrêts (*Haft*). Pour la fixation de la peine et pour la procédure, on applique les dispositions contenues dans l'article 101 de la loi sur les gens de mer.

Art. 9. La présente loi entrera en vigueur le 1er mars 1873.

TITRE CINQUIÈME.

DE L'AFFRÈTEMENT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Art. 557. Le contrat d'affrètement pour le transport de marchandises s'applique :

1° A la totalité, à une quote-part ou à un espace déterminé du navire ;

2° A des marchandises isolées (affrètement *à la cueillette*).

Art. 558. Quand c'est la totalité, une quote-part ou un espace déterminé du navire qui est frété, chacune des parties peut exiger que le contrat soit rédigé par écrit (charte partie)[1].

[1] Le Code de commerce français (art. 273) et la plupart des autres lois maritimes exigent que le contrat d'affrètement soit rédigé par écrit. Le projet présenté par la Prusse contenait de même une disposition (art. 467) qui rendait obligatoire la rédaction d'une charte partie, en cas d'affrètement de la totalité ou d'un espace déterminé du navire. Elle fut rejetée pour sauvegarder le principe

Art. 559. L'affrètement d'un navire en son entier ne comprend pas la cabine. Toutefois aucune marchandise ne peut y être chargée sans le consentement de l'affréteur.

Art. 560. Dans tout contrat d'affrètement (art. 557), le fréteur doit livrer le navire en bon état de navigabilité.

Il est responsable envers l'affréteur de tout dommage provenant du mauvais état du navire, sauf le cas où il s'agirait de vices cachés que l'examen le plus minutieux ne pouvait faire découvrir [1].

Art. 561. Le capitaine doit, pour prendre charge, mettre le navire à quai à l'endroit qui lui est désigné par l'affréteur, ou, si le navire est affrété à plusieurs personnes, par l'ensemble des affréteurs.

Si l'avis ne lui est pas donné en temps utile, si les divers affréteurs ne lui désignent pas la même place, ou si le tirant d'eau, la sécurité du navire, les règlements ou les usages locaux, ne lui permettent pas de se conformer aux instructions qu'il reçoit, le capitaine doit accoster au lieu d'embarquement habituel.

Art. 562. Si la convention ou les règlements du port d'em-

qui a été sans cesse consacré par le Code de commerce allemand : la suppression de tout formalisme dans les contrats commerciaux. Le même principe a prévalu aussi dans la loi belge du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce. L'article 67 de cette loi affranchit le contrat de louage maritime de la nécessité d'être constaté par écrit. (Voyez cette loi annotée par M. Ch. Lyon-Caen, *Annuaire de législation étrangère*, t. IX, 1880, p. 303 et suiv.)

[1] Il n'est pas question ici du dommage éprouvé par suite d'avarie ou de perte des marchandises. Cet objet est réglé par l'article 607. Ainsi qu'il résulte des travaux préparatoires (*Proc.-verb.*, V, p. 2061, 2064), l'article 560 a uniquement en vue les divers cas où le défaut de navigabilité devient pour l'affréteur une source de préjudice dès avant le chargement des marchandises, le cas, par exemple, où le chargement serait soit retardé, soit même rendu impossible par le mauvais état du navire.

barquement, et, à leur défaut, les usages qui y sont en vigueur, n'en décident autrement, les marchandises doivent être transportées aux frais de l'affréteur jusqu'au navire, mais les frais de mise à bord doivent être supportés par le fréteur.

Art. 563. Le fréteur est tenu d'accepter, au lieu des marchandises stipulées au contrat, toutes autres qui lui seront offertes par l'affréteur pour être transportées par le navire à la même destination, pourvu que sa situation ne s'en trouve pas aggravée.

Cette disposition ne s'applique pas quand les marchandises ont été désignées au contrat d'une manière spéciale et non pas seulement d'après l'espèce ou le genre.

Art. 564. L'affréteur ou le chargeur qui désigne d'une manière inexacte les marchandises chargées, qui fait charger de la contrebande de guerre ou des marchandises dont soit l'exportation, soit l'importation dans le port de destination est prohibée; qui, dans le chargement, viole les prescriptions légales, notamment les lois de police, d'impôt, de douane, est responsable, s'il y a faute de sa part, des conséquences du retard qu'il a ainsi occasionné comme de tout autre dommage qu'il a causé, et cela non seulement à l'égard du fréteur, mais à l'égard aussi de toutes les personnes énumérées dans le premier alinéa de l'article 479.

La circonstance qu'il a agi du consentement du capitaine n'exclut pas sa responsabilité au regard de toutes autres personnes.

Il ne peut exciper de la confiscation des marchandises, pour refuser le payement du fret.

Quand les marchandises mettent en danger le navire ou le reste de la cargaison, le capitaine est en droit de les débarquer, ou, dans les cas d'urgence, de les jeter par-dessus bord.

Art. 565. Toute personne qui fait embarquer des marchan-

dises à l'insu du capitaine est également tenue, dans les termes de l'article précédent, à la réparation du préjudice qui en résulte. Le capitaine est autorisé à faire mettre ces marchandises à terre, ou, si elles sont un danger pour le navire ou le reste de la cargaison, à les jeter, en cas de nécessité, par-dessus bord. Si le capitaine les a gardées à bord, elles devront le fret le plus élevé qui ait été stipulé sur la place, au moment de l'embarquement, pour de pareils voyages et de pareilles marchandises.

Art. 566. Le fréteur n'a pas le droit, sans l'autorisation de l'affréteur, de charger les marchandises sur un autre navire. S'il contrevient à cette disposition, il est responsable de tout dommage, à moins qu'il ne fournisse la preuve que ce dommage se serait réalisé et serait tombé à la charge de l'affréteur, au cas même où les marchandises n'auraient pas été chargées sur un autre navire [1].

Cet article ne s'applique pas aux transbordements faits, en cas de péril, au cours du voyage.

Art. 567. Les marchandises ne peuvent être, sans le consentement du chargeur, ni chargées sur le pont ni suspendues aux côtés du navire [2].

Il est réservé aux législations particulières des divers États la faculté de décider que la prohibition de charger sur le pont ne s'appliquera pas au cabotage.

[1] Cf. avec la disposition de cet article, la L. 10, § 1, *De Lege Rhodia* (14, 2) et la L. 13, § 1, *Locati* (19, 2).

[2] Les dunettes devront-elles être assimilées au pont? Une vive discussion s'était engagée à ce sujet dans les conférences de Hambourg. Finalement la question ne fut pas tranchée. La majorité de la Commission y vit une question de fait qui devait être appréciée dans chaque cas particulier, eu égard à la construction du navire. Quand la dunette sera assez solide et assez hermétique pour offrir autant de sécurité que l'intérieur du navire, les marchandises pourront y être chargées, sinon elle sera soumise à la même prohibition que le pont. (Cf. *Proc.-verb.*, IV, p. 1759 et suiv., p. 1868 et suiv.)

Art. 568. En cas d'affrètement d'un navire en son entier, le capitaine doit, sitôt qu'il est prêt à prendre le chargement, en aviser l'affréteur.

Le lendemain de cet avis commencent les staries.

Le fréteur est obligé d'attendre le chargement, même au delà des staries, si les parties en sont convenues (surestaries).

Les staries, à moins de convention contraire, ne donnent droit à aucune indemnité spéciale. Par contre, l'affréteur doit une indemnité au fréteur pour les surestaries [1].

Art. 569. Quand la durée des staries n'a pas été fixée par contrat, elle se détermine d'après les règlements du port de chargement, ou, à leur défaut, d'après l'usage du lieu. S'il n'existe pas non plus de pareil usage, elle se règle d'après les circonstances.

Quand le contrat admet des surestaries pour le chargement mais sans en fixer la durée, celle-ci est de quinze jours.

La fixation dans le contrat d'une indemnité pour surestaries équivaut à une clause de surestaries sans indication de durée.

Art. 570. Si la durée ou le terme des staries sont fixés par contrat, les surestaries commencent de plein droit à l'expiration des staries.

A défaut d'une pareille fixation par contrat, les surestaries ne commencent qu'après une déclaration faite par le fréteur à l'affréteur que les staries sont écoulées. Le fréteur peut déjà, au cours

[1] Les surestaries sont un accessoire du fret et non pas une peine pour inexécution du contrat. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 3885.) Il en résulte que le fréteur y a droit en dehors de toute preuve que le retard est imputable à l'affréteur, et, par contre, qu'il ne peut prétendre à une indemnité supplémentaire dans le cas où le retard lui a occasionné des dépenses exceptionnelles.

de ces dernières, faire connaître à l'affréteur le moment où il les considérera comme écoulées. Dans ce cas, une nouvelle déclaration du fréteur n'est pas nécessaire pour que les staries prennent fin et que les surestaries commencent.

Art. 571. Le fréteur n'est pas obligé d'attendre le chargement au delà des staries, ou, si des surestaries ont été convenues, au delà des surestaries. Toutefois il doit, trois jours au moins avant l'expiration des staries ou des surestaries, prévenir l'affréteur de sa volonté de ne pas attendre au delà.

Si cette déclaration n'a pas été faite, les staries ou les surestaries ne prendront fin que quand cette omission aura été réparée et que trois jours se seront écoulés depuis [1].

Les trois jours mentionnés dans cet article doivent s'entendre, dans tous les cas, de jours consécutifs et non interrompus, comptés d'après le calendrier.

Art. 572. Les déclarations du fréteur mentionnées dans les articles 570 et 571 ne sont assujetties à aucune forme spéciale. Si l'affréteur se refuse à attester d'une manière suffisante [2] qu'une pareille déclaration lui a été faite, le fréteur peut le faire constater par un acte authentique, aux frais de l'affréteur.

[1] Le temps que le fréteur est obligé d'attendre au delà des staries, par suite d'une déclaration tardivement faite par lui, ne donne pas lieu à indemnité, car il est considéré comme une prolongation volontaire des staries. Mais, si des surestaries ont été stipulées et qu'elles se trouvent excédées, conformément à l'article 571, une indemnité correspondante à cet excédent est due au fréteur : les surestaries, en ce cas, sont censées prolongées, comme tout à l'heure les staries. Cette indemnité ne peut, du reste, être due pour plus de trois jours, à moins d'un accord exprès ou tacite entre le fréteur et l'affréteur. (*Procès-verbaux*, p. 2489 et suiv.).

[2] Dans les conférences de Hambourg on n'a considéré comme attestation suffisante qu'une reconnaissance écrite de l'affréteur, consignée par exemple sur la charte partie ou sur le connaissement. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 3857.)

Art. 573. La fixation de l'indemnité pour surestaries, si elle n'est pas faite par contrat, est abandonnée à l'appréciation du juge, qui, au besoin, entendra des experts.

Le juge tiendra compte, pour cette fixation, des circonstances particulières de l'espèce, et notamment de l'importance des loyers et des frais d'entretien de l'équipage, ainsi que du fret perdu par le fréteur.

Art. 574. Dans le calcul des staries et des surestaries, les jours se comptent d'une manière consécutive et sans interruption. On doit y comprendre notamment les dimanches et jours de fête, ainsi que les jours où l'affréteur a été empêché par un cas fortuit de livrer le chargement.

N'entrent pas toutefois en ligne de compte les jours pendant lesquels le mauvais temps ou tout autre événement de force majeure empêchent, soit la livraison de toute espèce de chargement aussi bien que du chargement convenu, soit la réception du chargement.

Art. 575. Le fréteur a droit à une indemnité pour le nombre de jours qu'il a été obligé d'attendre plus longtemps à raison d'un obstacle à la livraison de toute espèce de chargement, même si cet obstacle s'est produit durant les staries. Par contre, aucune indemnité ne lui est due pour le retard qu'il a éprouvé par suite d'un obstacle à la réception du chargement, même si cet obstacle s'est produit durant les surestaries.

Art. 576. Quand la durée des staries se détermine, aux termes de l'article 569, d'après les règlements ou les usages locaux, les deux articles précédents ne sont applicables, pour la fixation de

cette durée, qu'autant que les règlements ou les usages locaux n'y sont pas contraires [1].

Art. 577. Si le fréteur a stipulé que le chargement devrait être achevé à jour fixe, il n'est pas tenu d'attendre au delà, malgré l'obstacle survenu à la livraison de toute espèce de chargement. (Art. 574.)

Art. 578. Quand le fréteur doit recevoir le chargement des mains d'un tiers et que celui-ci ne peut être découvert, malgré la publication faite par le fréteur, conformément à l'usage du lieu, qu'il est prêt à prendre charge, ou bien encore quand le tiers se refuse à livrer le chargement, le fréteur doit en donner avis à l'affréteur dans le plus bref délai. Il n'est tenu alors d'attendre le chargement que jusqu'à l'expiration des staries, et non point jusqu'à l'expiration des surestaries qui auraient été convenues, sauf le cas où, avant l'expiration des staries, il reçoit des instructions contraires de l'affréteur ou de son fondé de pouvoirs.

Si la durée des staries a été fixée en bloc pour le chargement et le déchargement, c'est la moitié de ce délai qui, au cas de l'alinéa précédent, sera considérée comme starie pour le chargement.

Art. 579. Le fréteur est obligé, sur la demande de l'affréteur, de commencer le voyage, quoiqu'il n'ait pas reçu en entier le chargement convenu. Toutefois il n'a pas seulement droit alors à l'intégralité du fret et, s'il y a lieu, à l'indemnité de surestaries; mais il peut réclamer aussi des sûretés spéciales dans le cas où, à raison de la non-charge, il ne lui reste plus garantie suffisante pour le payement intégral du fret. L'affréteur doit lui rembourser,

[1] Il est, en outre, loisible aux parties de déroger aux articles 574 et 575, en réglant par convention expresse la matière qui en fait l'objet. (*Proc.-verb. de Hamb.*, V, p. 2080.)

en outre, l'excédent de frais [1] que la non-charge a pu lui occasionner.

Art. 580. Quand l'affréteur n'a pas effectué complètement le chargement avant l'expiration du délai durant lequel le fréteur est obligé de l'attendre (jours de planche), celui-ci est autorisé, à moins que l'affréteur ne résilie le contrat, à commencer le voyage et à faire valoir les droits mentionnés dans l'article précédent.

Art. 581. L'affréteur peut, tant que le voyage n'est pas commencé, résilier le contrat, qu'il s'agisse d'un voyage simple ou d'une série de voyages, mais à charge de payer à titre de *faux fret* la moitié du fret convenu [2].

Pour l'application de cet article, le voyage sera censé commencé :

1° Si l'affréteur a déjà donné au capitaine son autorisation pour le départ [3] ;

2° Si tout ou partie du chargement a été livré et que les jours de planche soient expirés.

Art. 582. Quand l'affréteur fait usage, après que tout ou partie de la cargaison a été livré, du droit mentionné dans l'article précédent, il doit supporter aussi les frais de chargement et de déchargement. Le déchargement doit être effectué aussi rapi-

[1] Cet excédent de frais peut provenir surtout de la nécessité où se trouverait le capitaine de prendre du lest et, en cas d'avarie grosse, de supporter une part plus considérable pour la contribution du corps du navire.

[2] C'est la disposition de l'article 288, alinéa 3, du Code de commerce français.

[3] Il a été expliqué, lors des travaux préparatoires, que cette autorisation résultait de la reconnaissance expresse ou implicite de l'affréteur que le chargement était terminé. (*Proc.-verb.*, V, p. 2122.)

dement que possible, et l'affréteur doit payer une indemnité de surestaries (art. 573) pour le temps qu'il dure, à moins qu'il ne se fasse pendant les staries.

Le fréteur est obligé de subir le retard que le déchargement nécessite, alors même qu'il dépasse la durée des jours de planche. Par contre, il a droit, pour tout le temps qui excède les jours de planche, à la fois à une indemnité de surestaries et à la réparation du préjudice qu'il subit, en tant qu'il prouve que ce préjudice n'est pas couvert par l'indemnité de surestaries.

Art. 583. Quand le voyage est commencé au sens de l'article 581, l'affréteur ne peut résilier le contrat et demander le déchargement des marchandises qu'à la charge, d'une part d'acquitter l'intégralité du fret et tout ce qui peut être dû en outre au fréteur (art. 615), d'autre part de payer les sommes mentionnées dans l'article 616 ou de fournir sûretés pour le payement[1].

En cas de déchargement, l'affréteur doit, non seulement les frais supplémentaires qui en sont résultés, mais, en outre, la réparation du préjudice que le retard causé par ce déchargement a fait éprouver au fréteur.

Le fréteur n'est tenu, en vue du déchargement, ni de changer de route, ni de faire escale dans un port.

Art. 584. L'affréteur ne doit, au lieu du fret entier, que les deux tiers de fret à titre de faux fret, quand, le navire ayant été frété pour l'aller et le retour, ou devant, d'après le contrat, toucher à un autre port pour prendre charge, la volonté de résilier a été déclarée avant que le voyage de retour ou le voyage à partir du port de chargement ait été commencé dans le sens de l'article 581.

[1] Cf. art. 293, al. 1, du Code de commerce français.

Art. 585. Pour toutes autres séries de voyages où l'affréteur a déclaré son intention de résilier, avant que le dernier voyage fût commencé dans le sens de l'article 581, le fret est dû en entier; toutefois il devra subir une réduction proportionnelle quand les circonstances démontrent que le fréteur, par suite de la rupture du contrat, a économisé des dépenses ou a eu l'occasion de gagner d'autres frets.

Si les parties ne s'entendent pas sur le principe ou sur le chiffre de la réduction, le juge prononcera suivant l'équité.

La réduction ne pourra, en aucun cas, dépasser la moitié du fret.

Art. 586. Si l'affréteur n'a livré aucun chargement avant l'expiration des jours de planche, le fréteur est délié de ses engagements et autorisé à faire valoir contre l'affréteur les mêmes droits qui lui auraient appartenu si ce dernier avait résilié le contrat. (Art. 581, 584, 585 [1].)

Art. 587. Le fret que touche le fréteur pour d'autres marchandises chargées sur le navire ne s'impute pas sur le faux fret.

Cette disposition toutefois ne porte pas atteinte à celle du premier alinéa de l'article 585.

Le droit du fréteur au faux fret n'est pas subordonné à l'achèvement du voyage prévu au contrat.

Le faux fret n'exclut pas le droit du fréteur aux surestaries et aux autres sommes qui peuvent lui être dues. (Art. 615.)

Art. 588. Quand c'est une quote-part ou un espace déterminé

[1] En est-il de même quand le fréteur devait prendre charge successivement dans plusieurs ports et que, dans le premier de ces ports, les jours de planche se sont écoulés sans qu'aucun chargement lui ait été livré? Les rédacteurs de la loi n'ont pas voulu adopter de règle uniforme; ils ont entendu que la solution fût subordonnée aux circonstances spéciales de chaque cas. (*Proc.-verb.*, V, p. 2499)

du navire qui sont loués, les articles 568 à 587 sont applicables sauf les modifications suivantes :

1° Dans le cas où, aux termes de ces articles, le fréteur devrait se contenter d'une partie du fret, il a droit au fret entier, à titre de faux fret, à moins que tous les affréteurs ne se retirent ou qu'aucun d'eux ne livre de marchandises.

Il y a lieu toutefois de déduire du fret entier le fret des marchandises qu'a chargées le fréteur au lieu et place de celles qui ne lui ont pas été livrées.

2° Dans les cas prévus par les articles 582 et 583, l'affréteur ne peut, sans le consentement de tous les autres affréteurs, exiger le déchargement s'il doit en résulter un retardement du voyage ou un transbordement [1]. L'affréteur est tenu, en outre, de supporter les frais et de réparer le préjudice que le déchargement aura causés.

Si tous les affréteurs font usage du droit de résiliation, on s'en tiendra aux dispositions des articles 582 et 583.

Art. 589. Quand le contrat d'affrétement est fait à la cueillette, l'affréteur doit opérer, sans retard, le chargement dès qu'il en est requis par le capitaine.

Si l'affréteur est en retard, le fréteur n'est pas tenu d'attendre la livraison des marchandises, et, si le navire se met en route sans elles, l'affréteur n'en doit pas moins l'intégralité du fret [2]. On dé-

[1] Cette défense n'est édictée que dans l'intérêt des autres affréteurs. Le capitaine n'est pas obligé de s'assurer du consentement de ces derniers avant de procéder à un déchargement partiel, s'il n'en résulte pas une atteinte manifeste à leurs droits. (*Proc.-verb.*, V, p. 2454.)

[2] C'est un corollaire de la règle posée dans le 1° de l'article 588. Le Code de commerce allemand, en établissant cette distinction entre l'affrètement total et les autres espèces d'affrètement s'est écarté des principes consacrés par la plupart des législations maritimes : le droit hollandais, le droit espagnol, le droit français (Code de com., art. 291), etc. On a pensé que le demi-fret ne serait pas ici

duira, néanmoins, le fret des marchandises que le fréteur aura chargées en remplacement de celles qui n'ont pas été livrées.

Le fréteur qui veut faire valoir ses droits sur le fret, à l'encontre de l'affréteur en retard de livrer, est tenu, sous peine de déchéance, de lui en donner avis avant le départ du navire. Les règles de l'article 572 s'appliquent à cette déclaration.

Art. 590. Après le chargement, l'affréteur ne peut résilier le contrat et demander le déchargement des marchandises que dans les termes de l'article 588 2° (1er alinéa), lors même qu'il acquitterait l'intégralité du fret et tout ce qui est dû en dehors au fréteur (art. 615), et qu'il payerait les sommes mentionnées dans l'article 616, ou fournirait sûretés pour ce payement.

La disposition du dernier alinéa de l'article 583 est, en outre, applicable dans ce cas.

Art. 591. Quand un navire est frété à la cueillette et que le temps du départ n'est pas fixé, le juge déterminera, sur la demande de l'affréteur, l'époque au delà de laquelle le départ ne pourra pas être ajourné [1].

Art. 592. Dans toute espèce d'affrétement, l'affréteur est tenu de remettre au capitaine, dans le délai où les marchandises doivent être livrées, toutes les pièces nécessaires pour leur transport [2].

une indemnité suffisante, puisque le navire n'en doit pas moins effectuer son voyage. (*Proc.-verb.*, V, p. 2177 et suiv.)

[1] L'application de cet article se trouvera exclue si une clause formelle du contrat ou l'usage des lieux permet au capitaine d'attendre qu'il y ait un chargement suffisant. (*Proc.-verb.*, V, p. 2192-2193.)

[2] Cette remise fait partie du chargement. Si elle n'a pas lieu pendant les staries, une indemnité de surestaries est due, encore que les marchandises aient été chargées en temps utile. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 3854.)

Art. 593. Le capitaine doit, pour opérer le déchargement, mettre le navire à quai à l'endroit qui lui est désigné par celui à qui le chargement doit être livré (destinataire), ou par tous les destinataires s'il y en a plusieurs.

Si l'avis ne lui est pas donné en temps utile, ou si les divers destinataires ne lui désignent pas la même place, ou si le tirant d'eau, la sécurité du navire, les règlements ou les usages locaux ne lui permettent pas de se conformer aux instructions qu'il reçoit, le capitaine doit accoster au lieu de décharge habituel.

Art. 594. Si la convention ou les règlements du port de décharge et, à leur défaut, les usages qui y sont en vigueur n'en décident autrement, les frais de débarquement sont supportés par le fréteur, et tous les autres frais de décharge par le destinataire.

Art. 595. En cas d'affrètement d'un navire en son entier, le capitaine doit, aussitôt qu'il est prêt pour le déchargement, en aviser le destinataire.

L'avis doit être publié conformément aux usages du lieu, quand le destinataire n'est pas connu du capitaine.

Le lendemain de cet avis commencent les staries.

Le fréteur n'est tenu d'attendre, au delà des staries, la réception du chargement que si les parties en sont convenues (surestaries).

Une indemnité spéciale ne peut, sauf convention contraire, être réclamée pour les staries. Par contre, le fréteur a droit à une indemnité pour les surestaries.

L'indemnité de surestaries, si elle n'est pas déterminée par le contrat, est fixée par le juge, en conformité de l'article 573.

Art. 596. Quand la durée des staries n'a pas été fixée par contrat [1], elle se détermine d'après les règlements du port de décharge ou, à leur défaut, d'après l'usage du lieu. S'il n'existe pas non plus de pareil usage, elle se règle d'après les circonstances.

Quand le contrat admet des surestaries, mais sans en fixer la durée, celle-ci est de quinze jours.

La fixation dans le contrat d'une indemnité pour surestaries équivaut à une clause de surestaries, sans indication de durée.

Art. 597. Si la durée ou le terme des staries sont fixés par contrat, les surestaries commencent de plein droit à l'expiration des staries.

A défaut d'une pareille fixation par contrat, les surestaries ne commencent qu'après une déclaration faite par le fréteur au destinataire que les staries sont expirées. Le fréteur peut, déjà au cours de ces dernières, faire connaître au destinataire le moment où il les considérera comme expirées. Dans ce cas, une nouvelle déclaration du fréteur n'est pas nécessaire pour que les staries prennent fin et que les surestaries commencent.

Les prescriptions de l'article 572 s'appliquent aux déclarations du fréteur mentionnées dans le présent article.

Art. 598. Dans le calcul des staries et des surestaries, les jours se comptent d'une manière consécutive et sans interruption. On doit y comprendre notamment les dimanches et jours de fête,

[1] Si les parties sont convenues d'un délai fixé en bloc pour la charge et la décharge, la jurisprudence allemande tend à décider que les staries de décharge comprendront ce qui reste du délai, défalcation faite du temps employé pour le chargement. (*Entscheid. d. R. Oberhandelsger.* XV, p. 219 et suiv. — Lewis, *Das deutsche Seerecht*, I, p. 231. — Voigt, *Neues Archiv. f. Handelsrecht*, II, p. 220 et suiv.)

ainsi que les jours où le destinataire a été empêché, par cas fortuit, de prendre livraison du chargement.

N'entrent pas toutefois en ligne de compte les jours pendant lesquels le mauvais temps ou tout autre événement de force majeure empêchent soit :

1° Le transport depuis le navire jusqu'à terre non seulement du chargement à bord, mais de toute espèce de marchandises, soit;

2° Le débarquement de la cargaison.

Art. 599. Le fréteur a droit à une indemnité pour le nombre de jours qu'il a été obligé d'attendre plus longtemps, à raison de l'impossibilité du transport à terre de toute espèce de marchandises, même si l'obstacle s'est produit durant les staries. Par contre, aucune indemnité ne lui est due pour le retard qu'il a éprouvé par suite de l'impossibilité du débarquement, même si l'obstacle s'est produit durant les surestaries.

Art. 600. Quand la durée des staries se détermine, aux termes de l'article 596, d'après les règlements ou les usages locaux, les deux articles précédents ne sont applicables, pour la fixation de cette durée, qu'autant que le contraire ne résulte pas des règlements ou des usages locaux.

Art. 601. Si le fréteur a stipulé que le déchargement devait être achevé à jour fixe, il n'est pas tenu d'attendre au delà, malgré l'obstacle survenu au transport à terre de toute espèce de marchandises. (Art. 598, al. 1.)

Art. 602. Quand le destinataire se déclare prêt à prendre livraison des marchandises, mais qu'il néglige de le faire dans les délais qui lui sont impartis, le capitaine peut, en avertissant

le destinataire, faire ordonner le dépôt des marchandises par autorité de justice ou l'effectuer d'une autre manière sûre.

Le capitaine est tenu de procéder ainsi et en même temps d'aviser l'affréteur, quand le destinataire refuse, soit de recevoir les marchandises, soit de se prononcer à cet égard à la suite de l'avis qui lui est donné, conformément à l'article 595, ou encore quand le destinataire ne peut être découvert.

Art. 603. Quand, par suite du retard apporté par le destinataire ou par suite des opérations de dépôt des marchandises, la durée des staries se trouve dépassée sans qu'il y ait faute du capitaine, le fréteur peut prétendre à une indemnité de surestaries (art. 595), sans préjudice de son droit de réclamer des dommages-intérêts plus élevés, si le retard ne rentre pas dans les surestaries convenues.

Art. 604. Les articles 595 à 603 sont également applicables au cas où l'affrètement porte sur une quote-part ou sur un espace déterminé du navire.

Art. 605. Le destinataire de marchandises chargées à cueillette doit en prendre livraison immédiate dès qu'il en est requis par le capitaine. S'il est inconnu au capitaine, il doit être requis par une publication faite conformément à l'usage du lieu.

En ce qui concerne les droits et obligations du capitaine de déposer les marchandises, les prescriptions de l'article 602 sont applicables. L'avis à donner à l'affréteur en exécution de cet article peut l'être sous forme d'une publication faite suivant l'usage du lieu.

Le fréteur a droit à une indemnité de surestaries (art. 595) pour le nombre de jours que le retard du destinataire ou les opérations de dépôt l'ont obligé d'attendre au delà du délai

durant lequel le navire aurait dû être déchargé, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts plus élevés, s'il y a lieu.

Art. 606. Quand l'affréteur de la totalité, d'une quote-part ou d'un espace déterminé du navire, a fait des sous-affrètements à la cueillette, les droits et obligations du fréteur primitif restent soumis aux articles 595 à 603.

Art. 607. Le fréteur est responsable du dommage qui s'est produit par perte ou détérioration des marchandises depuis leur réception jusqu'à leur livraison, à moins qu'il ne prouve que la perte ou la détérioration ont pour cause, soit un événement de force majeure (*vis major*)[1], soit un vice propre de la chose, tel notamment que corruption, diminution, coulage normal, etc., soit enfin un défaut caché de l'emballage.

La perte ou la détérioration provenant d'un mauvais état du navire que l'examen le plus minutieux ne pouvait faire découvrir (art. 560, al. 2), sont assimilées à celles produites par un événement de force majeure.

Art. 608. Le fréteur n'est responsable des objets précieux, de l'argent et des titres, que si la nature ou la valeur de ces marchandises a été déclarée au capitaine au moment du chargement[2].

[1] C'était déjà la décision du droit romain (L. 1, princip. *Nautæ caupones*, Dig., 4, 9); c'est celle aussi de notre Code de commerce (art. 222 et 230). Cf. du reste *supra*, art. 395.

[2] Aux termes d'un amendement proposé au sein de la Commission de Hambourg, le fréteur devait, dans tous les cas, être tenu du dol et de la faute lourde. Cet amendement fut rejeté après qu'il eut été observé que, si les objets précieux ne lui étaient pas déclarés, le fréteur ne devait être considéré, à leur égard, que comme un tiers et répondre de son fait suivant les principes du droit commun. (*Proc.-verb.*, V, p. 2300. — Cf. *Entscheid. des Reichsoberhandelsg.*, VIII, p. 271-273.)

Art. 609. Avant la réception des marchandises par le destinataire[1], le destinataire et le capitaine ont le droit, dans l'intention de constater l'état ou la quantité des marchandises, de faire procéder à leur vérification par les autorités compétentes ou par des experts commis officiellement à cet effet.

Cette vérification doit être faite contradictoirement avec la partie adverse, si celle-ci est sur les lieux et si les circonstances le permettent.

Art. 610. Si la vérification n'a pas eu lieu avant la réception des marchandises, le destinataire doit la provoquer[2] conformément à l'article 609, dans les quarante-huit heures du jour de la réception; faute de quoi toutes actions à raison de la perte partielle ou de la détérioration se trouvent éteintes. Il importe peu que la perte ou la détérioration fussent ou non apparentes[3].

Cette disposition ne s'applique pas aux pertes ou avaries résultant d'un acte dolosif d'une personne de l'équipage.

Art. 611. Les frais de la vérification sont à la charge de celui qui l'a provoquée.

Si toutefois elle eu a lieu à la demande du destinataire et

(1) Pour qu'il y ait *réception* des marchandises au sens de cet article, il ne suffit pas qu'elles aient été livrées en fait à un représentant du destinataire: il faut, de plus, que cette personne ait eu pouvoir suffisant pour compromettre les droits de son mandant. C'est d'après les circonstances de chaque cas et les usages des lieux que l'on déterminera si une véritable réception se trouve opérée. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 3915-3916.)

(2) Il semble résulter de l'expression dont le texte se sert (*erwirken*) que la vérification ne doit pas seulement être demandée, mais qu'elle doit être commencée dans les 48 heures, et continuée ensuite sans interruption. (*Entscheid. des R. Oberhandelsg.*, XIV, p. 419 et suiv.).

(3) Une loi du 9 février 1866 a modifié l'article 610 pour la ville de Brême. Le destinataire perd tout recours à raison des *avaries apparentes*, s'il ne les a pas, au moment de la réception, signalées au capitaine ou à son représentant, soit par écrit, soit par un avis équivalent.

qu'elle ait révélé une perte ou avarie dont le fréteur soit responsable, les frais retombent à la charge de ce dernier.

Art. 612. Quand une indemnité est due, aux termes de l'article 607, pour la perte de marchandises, la valeur des marchandises perdues doit seule être remboursée[1]. Cette valeur se détermine d'après le prix courant qu'ont, au lieu de destination, les marchandises de même espèce et qualité, au moment où commence le déchargement, ou, si celui-ci ne s'effectue pas en ce lieu, au moment de l'arrivée du navire.

A défaut de prix courant ou s'il existe des doutes soit sur le prix courant lui-même, soit sur son application, eu égard notamment à la qualité des marchandises, le prix est fixé par experts.

Il est déduit du prix tout ce que la perte des marchandises aura épargné en fret, droits de douane et autres dépenses.

Quand le lieu de destination des marchandises n'est pas atteint, on considère comme tel celui où le voyage se termine, ou, s'il finit par la perte du navire, le lieu où la cargaison a été mise en sûreté.

Art. 613. Les dispositions de l'article 612 s'appliquent également aux marchandises dont l'armateur est garant aux termes de l'article 510.

Quand les marchandises sont vendues, et que leur produit

[1] Il a été formellement expliqué, lors des travaux préparatoires, que cette disposition ne s'applique pas au cas où la perte est imputable au dol ou à une faute lourde du fréteur ou des personnes qu'il emploie. L'intégralité du préjudice doit être remboursée alors à l'affréteur. (Cf. art. 396 al. 5 — *Proc.-verb.*, V, p. 2314.) Des membres de la Commission voulaient même étendre cette exception à toute faute quelconque du capitaine ou des hommes de l'équipage. La question fut laissée en suspens et réservée ainsi à l'appréciation des tribunaux. (*Proc.-verb.*, V, p. 2319-2320.)

net dépasse le prix mentionné dans l'article 612, c'est le produit net qui tient lieu de ce prix.

Art. 614. Quand une indemnité est due, aux termes de l'article 607, pour la détérioration des marchandises, la diminution de valeur produite par la détérioration doit seule être remboursée. Cette diminution devra ressortir de la comparaison entre la valeur vénale actuelle des marchandises détériorées, telle qu'elle sera établie par experts, et le prix mentionné dans l'article 612, sous déduction des droits de douane et autres frais que l'avarie a permis d'économiser.

Art. 615. Par la réception des marchandises, le destinataire s'oblige, dans les limites du contrat d'affrètement ou du connaissement en vertu desquels la réception a lieu, à payer le fret, les frais accessoires, et l'indemnité de surestaries qui peut être due [1], à rembourser les droits de douane et autres débours, et à remplir tous les autres engagements auxquels il est tenu.

Le fréteur est obligé de livrer les marchandises moyennant le payement du fret et l'exécution des autres obligations qui incombent au destinataire [2].

[1] Il ne s'agit en principe que de l'indemnité des surestaries de *déchargement*. Celle pour surestaries de *chargement* n'est due par le destinataire que si le connaissement en contient la réserve formelle, ou si, en l'absence de tout connaissement, un accord est intervenu à ce sujet entre le capitaine et le destinataire. (*Proc.-verb.*, V, p. 2357-2359.)

[2] Les obligations des deux parties sont corrélatives : aucune d'elles n'est tenue de prendre les devants, et, sauf convention spéciale, le payement du fret et des accessoires doit être fait *à fur et à mesure* (*Zug für Zug*) du déchargement. (*Proc.-verb.*, V, p. 2323-2325.) Les lois d'introduction de divers pays ont cherché à remédier aux inconvénients que pouvait entraîner, dans la pratique, l'exécution de cet article, inconvénients qui avaient été signalés déjà au sein de la Commission. Prévoyant le cas où les parties ne peuvent se mettre d'accord, ces lois donnent au destinataire le droit d'exiger la livraison dès qu'il a consigné en justice, ou versé à un établissement ayant qualité pour recevoir de pareils dépôts, le montant des sommes qu'il doit en vertu du connaisse-

Art. 616. Le fréteur n'est pas tenu de livrer les marchandises avant que les diverses sommes auxquelles elles sont affectées, pour contribution à avarie grosse, frais de sauvetage et de secours, prêt à la grosse, soient payées ou garanties.

Si l'emprunt à la grosse a eu lieu pour le compte de l'armateur, la disposition qui précède s'applique sans préjudice de l'obligation du fréteur de pourvoir à ce que les marchandises soient libérées de l'emprunt à la grosse avant d'être livrées.

Art. 617. Le fréteur n'est pas tenu d'accepter les marchandises en payement du fret, fussent-elles gâtées ou endommagées.

Si toutefois des récipients contenant des liquides ont tellement coulé durant le voyage qu'ils soient vides ou presque vides, ils peuvent être abandonnés au fréteur, en payement du fret et des autres sommes qui lui sont dues [1]. (Art. 615.)

La convention que le fréteur n'est pas garant du coulage ou la clause «franc de coulage» n'exclut pas ce droit d'abandon. Ce droit cesse aussitôt que les récipients sont arrivés en la possession du réceptionnaire [2].

Quand le fret a été stipulé en bloc, et que quelques-uns seulement des récipients sont vides ou presque vides par suite de

ment. (Lois d'introduction : pour le Hanovre, 5 octobre 1864, art. 37; pour Brême, 6 juin 1864, art. 36, un règlement spécial du 12 février 1866; pour Hambourg, 22 décembre 1865, art. 51; pour le Mecklembourg-Schwerin, le 28 décembre 1863, art. 70; pour l'Oldenbourg, 18 avril 1864, art. 31.) Le Code de commerce français donne, au contraire, au capitaine le droit de déposer les marchandises en mains tierces jusqu'à ce qu'il ait été payé du fret. (Art. 306.)

[1] Cette disposition est conforme à l'article 310 du Code de commerce français.

[2] Le texte n'exige pas la réception proprement dite des marchandises au sens de l'article 609, par exemple, il se contente de la prise de possession de fait. Il ne s'agit pas du reste nécessairement du destinataire. L'affréteur peut user du droit d'abandon, au cas où c'est à lui que le fret est réclamé par suite d'un refus de la marchandise fondé sur d'autres causes que le coulage. (*Proc.-verb.*, V, p. 2328.)

coulage, ces récipients peuvent être abandonnés en payement pour une partie proportionnelle du fret et des autres sommes dues au fréteur.

Art. 618. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite d'un événement de force majeure (*Unfall*)[1], et le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aurait été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Cette disposition s'applique également quand la totalité, une quote-part ou un espace déterminé du navire ont été affrétés. Si, dans un cas pareil, le fret a été stipulé en bloc, la perte d'une partie des marchandises donne droit à une réduction proportionnelle du fret.

Art. 619. Le fret est dû, malgré la non-livraison, pour les marchandises qui ont péri par leur vice propre (art. 607) ou pour les animaux qui sont morts en route.

Les dispositions relatives aux avaries grosses déterminent dans quelle mesure le fret est dû pour les marchandises sacrifiées dans l'intérêt commun.

Art. 620. Quand les parties ne sont pas convenues du taux du fret, ce taux s'établit d'après le fret courant au lieu et au temps du chargement.

Les marchandises qui excèdent la quantité prévue au contrat payent un fret proportionnel à celui qui a été stipulé.

[1] Cette expression est l'équivalent de la *vis major* dont il est question dans l'article 607. Le projet prussien était libellé comme l'article 302 du Code de commerce français : il spécifiait le cas de marchandises *perdues par naufrage ou autres événements de mer, pillées par des pirates ou prises par des ennemis*. La Commission a donné la préférence à une rédaction qui comprit tout événement dont le capitaine n'avait pas à répondre. (*Proc.-verb.*, V, p. 2334.)

Art. 621. Quand le fret a été stipulé au poids, à la mesure ou à la quantité, on doit admettre, dans le doute, que le taux du fret se détermine d'après le poids, la mesure ou la quantité des marchandises livrées au destinataire et non de celles qui ont été chargées [1].

Art. 622. En dehors du fret, il ne peut être réclamé ni chapeau, ni prime, ni rien de semblable, sauf le cas de stipulation expresse.

Les frais ordinaires et exceptionnels de la navigation, tels que lamanage, droits de port et de phare, frais de remorquage, droits de quarantaine, frais de percement de glaces [2] et autres semblables, tombent, sauf convention contraire, à la charge du fréteur seul. Il en est ainsi, même si le contrat d'affrètement ne l'obligeait pas à prendre les mesures qui ont occasionné ces débours [3].

Les cas d'avarie grosse, ceux de dépenses faites pour la conservation, la mise en sûreté et le sauvetage du chargement, restent en dehors de la disposition du présent article.

Art. 623. Quand le fret est stipulé en proportion du temps, il commence à courir, sauf convention contraire, du lendemain de l'avis donné par le capitaine qu'il est prêt à prendre charge, ou, s'il s'agit d'un voyage sur lest, qu'il est prêt à partir [4]. Si,

[1] L'article 658 *infra* déroge à cette règle pour le cas où le poids, la mesure ou la quantité, sont portés dans le connaissement.

[2] La loi d'introduction pour Lübeck, du 26 octobre 1863 (art. 18) maintient en vigueur les dispositions d'une ordonnance du 1er décembre 1841 relatives au percement des glaces dans la Trave. Le consentement des trois quarts des intéressés dans le chargement est requis, et quant aux frais, un tiers reste à la charge du navire et deux tiers sont supportés par la cargaison.

[3] Cf. article 406 du Code de commerce français.

[4] Le Code de commerce français ne fait jamais courir le fret que du jour du départ du navire. (Art. 275.) Telle est aussi la règle suivie en Angleterre.

dans ce dernier cas, l'avis n'est pas donné la veille au moins du départ, le fret court du jour où le voyage aura été commencé.

Quand des surestaries ou une indemnité de surestaries ont été stipulées, le fret *à temps* ne court, dans tous les cas, que du commencement du voyage.

Le fret *à temps* cesse de courir le jour où le déchargement est achevé.

Si le voyage est différé ou interrompu sans la faute du fréteur, le fret *à temps* n'en continue pas moins de courir, sans préjudice toutefois des dispositions des articles 639 et 640.

Art. 624. Le fréteur a, pour le payement des sommes qui lui sont dues en vertu de l'article 615, un droit de gage sur les marchandises.

Le droit de gage subsiste aussi longtemps que les marchandises ont été retenues par le fréteur ou qu'elles sont déposées. Il dure même après leur délivrance si le fréteur l'a fait valoir en justice dans un délai de trente jours depuis que la délivrance est achevée [1]. Toutefois le droit de gage s'éteint quand, avant toute demande en justice, les marchandises sont arrivées aux mains d'un tiers qui ne les détient pas pour le compte du destinataire.

Art. 625. Si les réclamations du fréteur sont contestées, il devra livrer les marchandises sitôt que la somme litigieuse aura été consignée en justice ou remise soit à une autorité, soit à un établissement ayant qualité pour recevoir des dépôts.

Après délivrance des marchandises, le fréteur est en droit de toucher la somme déposée contre sûreté suffisante.

Art. 626. Tant que dure le droit de gage du fréteur, le

[1] D'après le Code de commerce français, la durée du droit de préférence du capitaine n'est que de quinzaine après la délivrance des marchandises. (Art. 307.)

tribunal peut ordonner, à la requête de celui-ci et pour le désintéresser, la vente publique de tout ou partie des marchandises.

Le fréteur jouit de ce droit même à l'égard des autres créanciers du propriétaire, ou de sa masse, s'il est failli.

Le tribunal doit, avant d'ordonner la vente, entendre, en leurs observations sur la requête, les parties intéressées présentes sur les lieux.

Art. 627. Si le fréteur a livré les marchandises, il n'a pas de recours contre l'affréteur, à raison des sommes qui lui sont dues par le destinataire (art. 615). Le recours n'existe que dans la mesure où l'affréteur s'enrichirait aux dépens du fréteur [1].

Art. 628. Si le fréteur n'a pas livré les marchandises et qu'ayant fait usage du droit que lui accorde le premier aliéna de l'article 626 il n'ait pas été désintéressé entièrement par la vente des marchandises, un recours lui est ouvert contre l'affréteur pour toutes les sommes qui lui étaient dues en vertu du contrat d'affrètement, et dont il n'a pas obtenu payement [2].

Art. 629. Si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, l'affréteur est obligé de payer au fréteur, en exécution du contrat d'affrètement, le fret et toutes les autres sommes qui lui sont dues.

Quand la réception des marchandises a lieu par l'affréteur, les articles 593 à 626 s'appliquent en entendant de l'affréteur ce

[1] Cela se présentera notamment si l'affréteur et le destinataire ne forment, au point de vue juridique, qu'une seule et même personne, s'il s'agit, par exemple, de deux succursales d'une maison de commerce, ou que le destinataire soit le commissionnaire de l'affréteur. (*Proc.-verb.*, V, p. 2363, VIII, p. 3939.)

[2] Cf. article 305, alinéa 2 du Code de commerce français.

qui y est dit du destinataire. Le fréteur jouit notamment, en pareil cas, pour le recouvrement de ses créances, des droits de rétention et de gage définis par les articles 624, 625, 626, et du droit mentionné dans l'article 616.

Art. 630. Le contrat d'affrètement est résilié[1], sans indemnité de part ni d'autre, si, avant le commencement du voyage et par suite d'un cas fortuit, l'un des événements suivants se produit[2] :

1° Perte du navire, dans les cas notamment où il fait naufrage, où il est condamné comme ne pouvant être réparé ou ne valant pas la réparation (art. 444), et où, dans ce dernier cas, il est, sans retard, vendu publiquement; où il est pris par des pirates, où il est capturé ou arrêté et déclaré de bonne prise;

2° Perte des marchandises que le contrat d'affrètement ne désigne pas seulement quant au genre ou à l'espèce, mais qu'il spécifie individuellement;

3° Perte des marchandises non spécifiées individuellement, quand elle s'est produite après leur mise à bord, ou après que le capitaine en a pris réception à l'embarcadère, en vue d'en opérer le chargement.

Si toutefois, dans ce dernier cas (3°), la perte a lieu durant les jours de planche (art. 580), le contrat d'affrètement n'est pas rompu, pourvu que l'affréteur se déclare aussitôt prêt à livrer

[1] La résiliation du contrat d'affrètement ne produit aucun effet rétroactif : les obligations déjà nées doivent être exécutées. C'est ainsi que, si des surestaries se sont produites, l'indemnité due de ce chef ne reste pas moins acquise au fréteur. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 3965.)

[2] L'énumération de cet article n'est pas limitative. Sa disposition doit être étendue à tous les cas semblables où une impossibilité de fait se produit avant le commencement du voyage. On a cité, au sein de la commission, l'exemple du transport qui, en vertu du contrat, devrait être achevé à jour fixe, et qui ne peut plus l'être le navire ayant été pris dans les glaces. (*Proc.-verb.*, V, p. 2391.)

d'autres marchandises (art. 563) en remplacement de celles qui ont été perdues, et qu'il commence cette livraison avant l'expiration des jours de planche. L'affréteur doit effectuer la livraison de ces marchandises dans le plus bref délai, supporter les frais supplémentaires qui en résultent, et, si la durée des jours de planche se trouve excédée, indemniser le fréteur du préjudice qu'il éprouve.

Art. 631. Chaque partie est autorisée à résilier le contrat, sans être tenue à une indemnité, si l'un des cas suivants se réalise avant que le voyage soit commencé [1] :

1° Embargo mis sur le navire, ou saisie du navire pour le service de l'État ou d'une puissance étrangère ; interdiction du commerce avec le lieu de destination; blocus [2] du port de chargement ou du port de destination ; interdiction d'exporter du port de chargement ou d'importer dans le port de destination les marchandises qui font l'objet du contrat d'affrètement; ordre d'une puissance mettant obstacle soit à la sortie du navire, soit au voyage ou à l'expédition des marchandises à livrer en exécution du contrat d'affrètement.

Dans tous ces cas toutefois, l'ordre supérieur qui intervient ne donne droit à la résiliation que si l'on ne peut pas prévoir que l'obstacle sera de courte durée [3] ;

2° Guerre, par suite de laquelle le navire ou le chargement à transporter en vertu du contrat d'affrètement, ou bien l'un et l'autre, ne peuvent plus être considérés comme francs, et courent le danger d'être capturés.

(1) Cf. les articles 276 et 277 du Code de commerce français.

(2) Est-il nécessaire que le blocus soit effectif dans le sens du traité de Paris de 1856? La question se pose également sur l'article 517 *supra*, et elle est controversée. (Voy. Lewis, *Das deutsche Seerecht*, I, p. 124-125.)

(3) L'article 636 *infra* contient une dérogation à ce texte.

L'affréteur conserve, dans les cas qui viennent d'être prévus, l'exercice de la faculté que l'article 563 lui accorde.

Art. 632. Quand le navire se perd par cas fortuit (art. 630, 1°) durant le voyage, le contrat d'affrètement prend fin. Toutefois l'affréteur doit le fret pour les marchandises qui ont été mises en sûreté ou sauvées et proportionnellement au voyage effectué (fret de distance)[1].

Le fret de distance ne peut excéder la valeur des marchandises sauvées.

Art. 633. Dans le calcul du fret de distance, on ne considère pas seulement le rapport qui existe entre la distance parcourue et celle qui reste à parcourir, mais, en outre, la proportion de frais, de temps, de dangers, d'efforts que supposent en moyenne la partie achevée du voyage et celle qui reste à accomplir.

Si les parties ne peuvent pas se mettre d'accord sur le montant du fret de distance, le juge prononcera suivant l'équité[2].

Art. 634. La résiliation du contrat d'affrètement ne modifie en rien les obligations du capitaine, quant aux mesures conservatoires qu'en l'absence des ayants droit, et après même la perte du navire, il doit prendre dans l'intérêt de la cargaison. (Art. 504 à 506.) Le capitaine est, en conséquence, autorisé et tenu, suivant les circonstances, sans avoir même besoin, en cas d'urgence, de

[1] Cf. article 303 du Code de commerce français.

[2] Le juge doit, pour calculer le fret de distance, tenir compte au fréteur du point le plus éloigné que le navire avait atteint dans le cours régulier du voyage, encore qu'il ait dû depuis s'écarter de sa route ou revenir même en arrière jusqu'au port de départ. La question a été soulevée dans les conférences de Hambourg et résolue en ce sens à la presque unanimité des membres de la commission. Voyez art. 636, alinéa 6 *infra*. (*Proc.-verb.*, V, p. 2412.)

demander des instructions préalables, ou bien à faire transporter la cargaison par un autre navire jusqu'au port de destination et cela pour le compte des intéressés[1], ou bien à les faire emmagasiner ou vendre. Si le cargaison est réexpédiée par un autre navire ou emmagasinée, le capitaine peut et doit en vendre une partie pour se procurer les fonds nécessaires à cet effet et pour pourvoir à la conservation du reste. Dans le cas de réexpédition, il peut aussi emprunter à la grosse sur tout ou partie de la cargaison.

Le capitaine n'est pas obligé toutefois de livrer la cargaison ou de la remettre à un autre capitaine pour être réexpédiée avant que le fret de distance et les autres sommes dues au fréteur (art. 615) aient été acquittés, et, qu'en outre, les diverses contributions qui grèvent la marchandise pour avarie grosse, frais de mise en sûreté et de sauvetage, emprunt à la grosse, aient été payées ou garanties.

L'armateur répond sur le navire et sur le fret de l'accomplissement des obligations qui, en vertu du premier alinéa de cet article, incombent au capitaine.

Art. 635. Si les marchandises se perdent, par cas fortuit, durant le voyage, le contrat d'affrètement prend fin sans indemnité de part ni d'autre. Le fret notamment n'est dû ni en totalité ni en partie, sauf le cas où la loi en disposerait autrement. (Art. 619.)

Art. 636. Quand l'un des événements énumérés dans l'article 631 se réalise au cours du voyage, chacune des parties est autorisée à résilier le contrat sans être tenue à une indemnité.

[1] Quand le capitaine fait conduire la marchandise à destination, par un autre navire, il n'a pas droit, comme chez nous (art. 296, 303, du Code de commerce), à l'intégralité du fret, mais au fret de distance augmenté des dépenses qu'il a dû faire depuis la relâche ou la perte du navire, que l'ensemble de ces sommes soit, du reste, supérieur ou inférieur au fret convenu. (Cf. *Proc.-verb.*, V, p. 2395.)

Toutefois, si c'est l'un des événements mentionnés sous le n° 1 de l'article 631 qui s'est produit, on ne peut user du droit de résiliation qu'après avoir attendu la levée de l'obstacle pendant un délai soit de trois, soit de cinq mois, suivant que le navire se trouve dans un port d'Europe ou dans un port non européen [1].

Le délai court du jour où le capitaine a eu connaissance de l'obstacle, si la nouvelle lui en est parvenue pendant son séjour dans un port, et, dans le cas contraire, du jour de son arrivée dans le premier port qu'il touche depuis que la nouvelle lui est parvenue.

Le déchargement du navire se fait, sauf convention contraire, dans le port où se trouve le navire, quand la résiliation est dénoncée.

L'affréteur est tenu de payer le fret de distance (art. 632, 633) pour la partie effectuée du voyage.

Si le navire, par suite de l'obstacle survenu, est retourné dans le port de départ ou dans un autre port, c'est le point le plus rapproché du port de destination auquel le navire ait atteint qui servira de base au calcul du fret de distance, à l'effet de déterminer la distance parcourue.

Dans les divers cas prévus par cet article, le capitaine est tenu, après comme avant la dissolution du contrat d'affrètement, d'agir au mieux des intérêts de la cargaison, conformément aux articles 504 à 506 et 634.

Art. 637. Si, après que le navire a pris charge, l'un des événements prévus dans l'article 631 l'oblige à séjourner dans le port de chargement, avant que le voyage soit commencé, ou, au cours du voyage, dans un port intermédiaire ou un port de refuge, les frais de séjour sont à répartir entre le navire, le fret et

[1] Voyez, pour le sens exact de cette distinction, l'article 447 *supra*.

la cargaison, d'après les règles de l'avarie grosse, encore que les conditions de ce genre d'avarie ne se rencontrent pas et sans distinguer si le contrat est ultérieurement résilié ou s'il reçoit son entière exécution. Les frais de séjour comprennent toutes les dépenses mentionnées sous le n° 4 de l'article 708, à l'exception toutefois des frais d'entrée et de sortie, lesquels ne sont comptés que dans le cas où l'obstacle survenu a obligé le navire à gagner un port de refuge [1].

Art. 638. Quand une partie seulement du chargement est atteinte, avant le commencement du voyage, par un événement fortuit qui, en s'étendant à la cargaison entière, aurait, aux termes des articles 630 et 631, entraîné la résiliation du contrat ou permis aux parties de le résilier, l'affréteur est seulement en droit ou de faire charger d'autres marchandises à la place de celles convenues, si la situation du fréteur ne s'en trouve pas aggravée (art. 563), ou de résilier le contrat en payant la moitié du fret et les autres sommes dues au fréteur (art. 581 et 582). L'affréteur n'est pas obligé, pour l'exercice de ces droits, de se renfermer dans les délais ordinaires. Il doit toutefois déclarer sans retard lequel des deux partis il entend prendre, et, quand il opte pour le chargement d'autres marchandises, il doit le faire effectuer dans le plus bref délai, supporter les frais supplémentaires qui en résultent, et, si les jours de planche se trouvent excédés par suite de ce chargement, indemniser le fréteur du préjudice qu'il éprouve.

Si l'affréteur n'use ni de l'un ni de l'autre des deux droits qui lui appartiennent, il doit le fret en entier, même pour la partie de la cargaison qui a été atteinte par l'événement fortuit. Il est obligé, dans tous les cas, de faire retirer du navire la partie de la cargaison qui a perdu sa franchise, par suite d'une guerre, d'une défense d'importation et d'exportation, ou d'un autre ordre d'une puissance.

[1] Cf. article 300, alinéa 3, du Code de commerce français.

Si l'événement se produit au cours du voyage, l'affréteur est tenu de payer l'intégralité du fret pour les marchandises qui en sont atteintes, au cas même où le capitaine a dû les décharger dans un port autre que le port de destination et où il a continué ensuite son voyage, avec ou sans retard.

Cet article ne déroge pas aux dispositions des articles 618 et 619.

Art. 639. En dehors des cas des articles 631 à 638, aucun retard qu'éprouve le navire, soit au départ, soit au cours du voyage, par un accident naturel ou par tout autre cas fortuit, n'exerce d'influence sur les droits et les obligations des parties s'il n'apparaît clairement que le but du contrat se trouve manqué par suite du retard. L'affréteur est toutefois autorisé, pendant tout arrêt amené par cas fortuit et que l'on prévoit être long, à faire décharger les marchandises à ses risques et périls, en donnant sûreté suffisante pour leur rechargement en temps utile. Si ce rechargement ne se fait pas, l'intégralité du fret est due. L'affréteur est, dans ce cas, responsable du préjudice que le déchargement aura causé [1].

Si l'arrêt a eu lieu par l'ordre d'une puissance, le fret *à temps* (art. 623) ne court pas pendant la durée de l'arrêt.

Art. 640. Si le navire a besoin d'être radoubé, au cours du voyage, l'affréteur a le choix ou d'attendre que le radoub soit achevé ou de reprendre toute la cargaison [2] au lieu où se trouve le navire, et à la charge, d'une part, de payer en entier [3] le fret et

[1] Cf. article 300, Code de commerce français.

[2] L'affréteur ne pourrait pas retirer une partie seulement de la cargaison. L'option que lui accorde l'article 640 doit être faite pour le tout, dans l'un ou l'autre sens. (*Proc.-verb.*, V, p. 2427.)

[3] Cf. article 296, alinéa 1, Code de commerce français.

les autres sommes dues au fréteur (art. 615), et, d'autre part, d'acquitter les créances mentionnées dans l'article 616 [1], ou de fournir sûreté pour leur payement. S'il préfère attendre, le fret à temps ne court pas pendant la durée du radoub.

Art. 641. Quand le contrat d'affrètement est dissous en vertu des articles 630 à 636, les frais de débarquement sont supportés par le fréteur, les autres frais de décharge par l'affréteur. Si toutefois l'événement fortuit n'a atteint que la cargaison, tous les frais de déchargement restent pour le compte de l'affréteur. La même règle s'applique quand, au cas de l'article 638, une partie de la cargaison est déchargée. Si le déchargement nécessite, en pareil cas, une relâche dans un port, l'affréteur doit supporter, en outre, les frais de relâche (*Hafenkosten*).

Art. 642. Les articles 630 à 641 sont également applicables quand le navire est obligé, pour prendre la cargaison, de faire un voyage sur lest jusqu'au port de chargement. Le voyage n'est toutefois considéré alors comme commencé que quand il l'est à partir de ce port. Si le contrat est dissous après que le navire a atteint le port de charge, mais avant que le voyage soit commencé [2], le

[1] La cargaison reprise par l'affréteur ne peut être grevée toutefois des dépenses ou des frais nécessités par la continuation du voyage, si le navire ne s'en rend pas moins au port de destination. Elle ne pourrait donc être engagée à un emprunt à la grosse contracté pour mettre le navire en état de reprendre sa route, et elle ne devrait pas contribuer à une avarie grosse survenue après le déchargement. (*Proc.-verb.*, V, p. 2427-2428.)

[2] Il aurait été plus exact de dire «quoique le voyage ne soit pas commencé.» Le débat n'a porté, au sein de la commission, que sur un point : fallait-il que le navire eût atteint le port de charge pour que le voyage sur lest donnât droit à un fret de distance ? La question a été résolue affirmativement, et rien, dans les travaux préparatoires, n'indique qu'on ait voulu subordonner le bénéfice de cette disposition à la circonstance que le véritable voyage n'eût pas été commencé. (*Proc.-verb.*, V, p. 2433.) Dans ce sens, décision du tribunal supér. de commerce. (*Entscheid.* III, p. 263.)

fréteur a droit, pour le voyage sur lest, à une indemnité calculée sur la base du fret de distance. (Art. 633.)

Dans les autres cas où il s'agit d'une suite de voyages, les articles ci-dessus sont applicables en tant que le permettent la nature et la teneur du contrat.

Art. 643. Quand le contrat d'affrètement ne porte pas sur la totalité, mais seulement sur une quote-part ou un espace déterminé du navire, ou que le contrat est fait à la cueillette, les articles 630 à 642 sont applicables sauf les modifications suivantes :

1° Dans le cas des articles 631 et 636, chaque partie est en droit de résilier le contrat aussitôt que l'obstacle se réalise et sans égard à sa durée;

2° Dans le cas de l'article 638, l'affréteur ne peut user du droit de résilier le contrat;

3° Dans le cas de l'article 639, l'affréteur ne peut faire décharger momentanément ses marchandises que si les autres affréteurs y consentent;

4° Dans le cas de l'article 640, l'affréteur ne peut retirer les marchandises contre le payement de l'intégralité du fret et des autres sommes dues au fréteur que si leur déchargement durant le radoub était inévitable. Il n'est pas dérogé aux prescriptions des articles 588 et 590.

Art. 644. Après l'achèvement de chaque chargement distinct, le capitaine doit remettre sans retard [1] au chargeur, en échange du récépissé provisoire qui a pu lui être donné au moment de la

[1] Il n'est pas fixé de délai précis. Le Code de commerce français exige, au contraire, que les divers exemplaires du connaissement soient signés dans les vingt-quatre heures. (Art. 282.)

réception des marchandises, un connaissement fait en autant d'originaux que le chargeur le demande.

Tous les exemplaires du connaissement doivent avoir la même teneur [1], porter la même date et contenir la mention du nombre des originaux qui ont été délivrés [2].

Le capitaine peut demander qu'il lui soit remis par le chargeur une copie du connaissement revêtue de la signature de ce dernier.

Art. 645. Le connaissement doit indiquer [3] :

1° Le nom du capitaine ;

2° Le nom et la nationalité du navire ;

3° Le nom du chargeur ;

4° Le nom du destinataire ;

5° Le port de chargement ;

6° Le port de déchargement ou bien le lieu où doivent être prises les instructions qui le concernent ;

7° La désignation des marchandises chargées [4], leur quantité et leurs marques ;

[1] La loi n'a pas voulu interdire des différences légères de rédaction ni l'emploi de langues différentes. Ce sont les motifs que l'on a donnés pour rejeter un amendement qui voulait substituer, dans le texte, à l'expression *von gleichem Inhalt*, celle plus rigoureuse de *gleichlautend*. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4004.)

[2] Le connaissement doit, en règle, être signé par le capitaine. Si cette obligation n'a pas été exprimée par la loi, c'est uniquement pour ne pas exclure la possibilité de suppléer à la signature du capitaine, en cas de maladie, de mort, etc., et pour ne pas porter atteinte à la pratique des Compagnies de messageries maritimes. (*Procès-verbaux*, V, p. 2194, 2211-2212.)

[3] Les diverses énonciations ne sont pas prescrites à peine de nullité de l'acte. La loi impose seulement au capitaine l'obligation de les consigner dans le connaissement et donne au chargeur le droit de l'y contraindre. (*Proc.-verb.*, V, p. 2202.)

[4] Le projet prussien exigeait, comme l'article 281 du Code de commerce français, que la nature de la marchandise fût indiquée. La commission a préféré se contenter d'une désignation plus vague

8° Les conventions quant au fret;

9° Le lieu et le jour de la délivrance du connaissement;

10° Le nombre des exemplaires délivrés.

Art. 646. Le connaissement doit, à la demande du chargeur et à moins de convention contraire, être dressé à l'ordre du destinataire ou simplement *à ordre*[1]. Dans le dernier cas, la clause à ordre doit s'entendre de l'ordre du chargeur[2].

Le connaissement peut aussi être fait au nom du capitaine comme destinataire.

Art. 647. Le capitaine est obligé de délivrer les marchandises, dans le port de décharge, à tout porteur régulier, ne fût-ce que d'un exemplaire du connaissement.

Est considérée comme ayant qualité pour recevoir les marchandises la personne que le connaissement indique comme devant les recevoir ou à l'ordre de laquelle le connaissement a été transmis par voie d'endossement quand le connaissement est à ordre.

Art. 648. S'il se présente plusieurs porteurs réguliers de connaissement[3], le capitaine est tenu de les écarter tous, d'ef-

et plus générale : elle a regardé, par exemple, comme suffisante la simple indication qu'il s'agit de marchandises proprement dites (*Kaufmannsgüter*). (*Proc.-verb.*, V, p. 2210-2211.)

(1) Voyez *supra*, article 305.

(2) Le Code de commerce allemand n'admet pas que le connaissement puisse être au porteur, comme il peut l'être chez nous. (Art. 281, al. dern.) La commission de Hambourg a constaté que l'usage de cette forme de connaissement n'existait pas en Allemagne, et que le connaissement à ordre avec endossement en blanc pouvait en tenir lieu. (*Proc.-verb.*, p. 2112.)

(3) Il n'est pas nécessaire que les divers porteurs se présentent simultanément : il suffit que tout ou partie des marchandises soient encore à bord, au moment où l'existence de plusieurs porteurs de connaissement se révèle, pour que le capitaine doive procéder conformément à l'article 648. Cf. article 650 *infra*. (*Proc.-verb.*, V, p. 2236.)

fectuer le dépôt judiciaire des marchandises ou tout autre dépôt sûr, et d'aviser les porteurs de connaissement qui se sont présentés, des mesures qu'il a prises, en leur en indiquant les motifs

Quand le dépôt n'a pas lieu par autorité de justice, le capitaine peut faire constater, par acte authentique, les mesures qu'il prend et les motifs qui les nécessitent, et il a, pour le payement des frais qui en résultent, le même droit de gage sur les marchandises que pour le payement du fret. (Art. 626.)

Art. 649. La remise du connaissement à ordre à celui qui est autorisé par là à prendre livraison des marchandises fait acquérir, sitôt que celles-ci sont chargées, les mêmes droits que la livraison effective des marchandises elles-mêmes [1].

Art. 650. En cas de délivrance de plusieurs exemplaires d'un connaissement à ordre, les droits attachés par l'article précédent à la remise du connaissement ne peuvent être exercés par le porteur de l'un d'eux au préjudice de celui qui, en se prévalant d'un autre exemplaire, a obtenu que le capitaine lui

[1] Le Code a tranché ainsi une question fort controversée auparavant : celle de savoir si la remise d'un connaissement produisait les mêmes effets juridiques que la remise des marchandises. L'assimilation n'est prononcée toutefois que pour le connaissement à ordre, et l'on peut se demander dès lors si elle est exclue quant au connaissement nominatif. Il est d'abord un certain nombre de cas où la loi ne distingue pas entre ces deux espèces de connaissements au point de vue des droits que leur remise confère. (Art. 313, 374, 382.) Pour le surplus, l'opinion qui semble prévaloir dans la doctrine et qui a été consacrée par le tribunal supérieur de commerce de Leipzig, est que l'article 649 a, pour le connaissement nominatif, laissé subsister l'ancienne controverse, et que la question doit être, par suite, résolue d'après les législations particulières des divers États ou d'après les principes du droit commun allemand. (Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, 1868, p. 716. — Thöl, *Handelsrecht*, 1876, I, II p. 298. — Lewis, *Das deutsche Seerecht*, I, 1877, p. 302-303. — Makower, *Das deutsche Handelsgesetzbuch*, 6e édit., 1875, p. 523. — Arrêt du trib. supérieur de commerce, 19 novembre 1873. *Entscheid.*, XI, p. 415 et suiv.)

livrât les marchandises, conformément à l'article 647, avant que le premier eût élevé de prétention à cette livraison [1].

Art. 651. Si les marchandises n'ont pas été livrées encore par le capitaine et qu'il y ait conflit entre plusieurs porteurs de connaissement qui se présentent pour faire valoir les droits attachés à la remise du connaissement, celui-là doit être préféré dont l'exemplaire a été remis le premier à l'une des personnes entre lesquelles le même détenteur a réparti les divers exemplaires, pourvu que cette remise ait transféré le droit de prendre réception des marchandises.

Quand il s'agit d'exemplaires envoyés en un autre lieu, l'époque de la remise se détermine d'après le moment de l'expédition.

Art. 652. Le capitaine n'est tenu de livrer les marchandises que contre remise d'un exemplaire du connaissement, sur lequel la livraison doit être certifiée.

Art. 653. Le connaissement fixe les rapports juridiques entre le fréteur et le destinataire des marchandises; la livraison des marchandises doit notamment être faite à ce dernier, conformément au connaissement [2].

Les stipulations du contrat d'affrètement, non portées dans le connaissement, n'ont d'effet légal, au regard du destinataire, que s'il en est fait mention expresse. Quand le fret est l'objet d'un

[1] Cette disposition ne vise que les rapports des porteurs de connaissement entre eux. Elle ne touche en rien aux droits de ces derniers à l'encontre de l'expéditeur ou de ses créanciers. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4130.)

[2] Le fréteur n'est pas admis, en règle, à prouver contre les énonciations du connaissement. (Voyez les art. 654 et suiv.) Il est, par exemple, responsable envers le destinataire des marchandises qui y sont portées, encore que, par une circonstance quelconque, il ne les ait pas reçues à bord. (*Proc.-verb.*, V, p. 2265. — Lewis, *Das deutsche Seerecht*, I, p. 308-309.)

simple renvoi au contrat d'affrètement (conçu, par exemple, en ces termes : *Fret suivant charte partie*), les dispositions relatives aux staries de chargement et de déchargement et aux surestaries ne sont pas considérées comme comprises dans ce renvoi.

En ce qui concerne les rapports du fréteur et de l'affréteur, ce sont les dispositions du contrat d'affrètement qui sont déterminantes.

Art. 654. Le fréteur est responsable envers le destinataire de l'exactitude avec laquelle les marchandises chargées sont désignées au connaissement. Il ne doit toutefois que la différence de valeur qui existe entre les marchandises livrées et celles désignées au connaissement.

Art. 655. La responsabilité prévue par l'article précédent existe également à la charge du fréteur quand les marchandises ont été remises au capitaine emballées ou enfermées dans des récipients clos.

Elle cesse si cette circonstance résultait déjà du connaissement et que le fréteur fournisse la preuve que l'inexactitude de la désignation des marchandises dans le connaissement devait échapper nécessairement à la vigilance d'un bon capitaine.

La responsabilité du fréteur n'est pas exclue par la circonstance que les intéressés ne contestent pas ou que le fréteur prouve l'identité des marchandises livrées avec celles reçues par le destinataire.

Art. 656. Quand les marchandises emballées ou renfermées dans des récipients clos sont remises au capitaine, celui-ci peut ajouter au connaissement la mention : *Contenu inconnu*. Si le connaissement porte cette mention ou toute autre équivalente, le fréteur n'est responsable de la non-conformité du contenu livré par

lui avec celui porté au connaissement, que si on lui prouve qu'il avait reçu des marchandises différentes de celles qu'il livre.

Art. 657. Si les marchandises désignées au connaissement, quant à leur nombre, leur mesure ou leur poids, n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées contradictoirement avec le capitaine, il peut ajouter au connaissement la mention : *Nombre, mesure, poids inconnu.* Quand le connaissement renferme cette mention ou toute autre mention équivalente, le fréteur n'est pas responsable de l'exactitude des indications qui y sont portées, relativement au nombre, à la mesure et au poids des marchandises reçues [1].

Art. 658. Si le fret est stipulé au nombre, à la mesure ou au poids des marchandises, et que le nombre, la mesure et le poids soient indiqués dans le connaissement, cette indication est déterminante pour le calcul du fret, sauf clause contraire portée au connaissement. La mention *Nombre, mesure, poids inconnus,* ou toute autre équivalente, n'est pas à considérer comme une clause contraire [2].

[1] La commission de Hambourg avait été saisie d'un amendement aux termes duquel la clause du connaissement « *nombre, mesure, poids inconnus,* » aurait influé également sur les rapports du fréteur et de l'affréteur. Celui-ci n'aurait pu, dans ces conditions, se prévaloir d'un manquant qu'en prouvant une faute du fréteur ou de ses agents. L'amendement fut repoussé, et il fut entendu que l'article 657 ne réglait que les rapports du destinataire et du fréteur. (*Proc.-verb.*, V, p. 2290 et suiv.)

[2] Ce texte doit être rapproché de l'article 621, car les deux dispositions se complètent mutuellement. Leur rédaction toutefois est différente, et il semble permis d'en induire, en l'éclairant des travaux préparatoires (*Proc.-verb.*, V, p. 2340), que l'article 658 n'est pas seulement, comme l'article 621, une règle d'interprétation, mais une disposition d'un caractère absolu; qu'en d'autres termes le fret doit être payé ici d'après les indications du connaissement, sans que les parties puissent se prévaloir en sens contraire d'une intention différente ou d'une inexactitude du connaissement. (Décision du tribunal supérieur de commerce, *Entscheid.*, XII, p. 371.)

Art. 659. Quand le connaissement renferme l'une des clauses : *franc de casse, franc de coulage, franc d'avarie,* ou toute autre équivalente, le fréteur n'est garant de la casse, du coulage ou de l'avarie, que si une faute est prouvée à la charge du capitaine ou d'une personne dont le fréteur répond [1].

Art. 660. S'il est livré au capitaine des marchandises dont la détérioration, le mauvais conditionnement ou le mauvais emballage sont visibles, ces vices doivent être signalés dans le connaissement, sous peine, pour le capitaine, d'en être responsable envers le destinataire, et cela au cas même où le connaissement contiendrait l'une des clauses prévues dans l'article précédent.

Art. 661. Quand le capitaine a délivré un connaissement à ordre, il ne lui est permis de donner suite aux instructions du chargeur, relatives à la restitution ou à la délivrance des marchandises, que si tous les exemplaires du connaissement lui sont rendus.

La même règle s'applique aux demandes de délivrance des marchandises que ferait un porteur de connaissement avant que le navire n'eût atteint le port de destination.

Si le capitaine contrevient à ces prescriptions, il reste tenu envers le légitime porteur du connaissement.

Quand le connaissement n'est pas à ordre, le capitaine est tenu de restituer ou de délivrer les marchandises, sans même qu'un seul exemplaire du connaissement lui soit produit, pourvu que le chargeur et le destinataire désignés au connaissement consentent à la restitution ou à la délivrance. Toutefois, si tous les exemplaires du connaissement ne sont pas rendus, le capitaine

[1] C'est d'une manière absolue et non pas seulement à l'égard du destinataire que la responsabilité du fréteur se trouve limitée en vertu de cet article. (Voyez *Proc.-verb.*, V, p. 2296.)

peut préalablement demander des sûretés, à raison du préjudice auquel il est exposé [1].

Art. 662. Les dispositions de l'article 661 sont également applicables quand, aux termes des articles 630 à 643, le contrat d'affrètement est dissous, par cas fortuit, avant l'arrivée du navire au port de destination.

Art. 663. Les obligations qui découlent, pour le capitaine, des contrats d'affrètement qu'il a souscrits et des connaissements qu'il a délivrés, sont réglées par les articles 478, 479 et 502 [2].

Art. 664. En cas de sous-affrètement, le sous-fréteur ne répond pas de l'exécution du contrat de sous-affrètement, pour tout ce qui fait partie des devoirs du capitaine et a été assumé par lui, notamment par la réception des marchandises et la délivrance du connaissement. C'est l'armateur qui est responsable, en pareil cas, sur le navire et sur le fret. (Art. 452.)

Cette disposition ne touche en rien à la question de savoir si et dans quelle mesure, en dehors de ce cas, une action est ouverte au sous-affréteur soit contre l'armateur, soit contre le sous-fréteur, et si l'obligation du sous-fréteur de répondre de l'exécution du con-

[1] Les rédacteurs de la loi ont songé surtout aux procès auxquels le capitaine pourrait être exposé de la part de porteurs de connaissement qui se présenteraient comme des cessionnaires du destinataire. (*Proc.-verb.*, V, p. 2229.)

[2] Le capitaine ne peut être tenu personnellement de l'exécution des contrats où il est intervenu, en cette qualité. Il n'est responsable que du préjudice résultant de sa faute. (Art. 478, 479, 502.) Néanmoins la pratique commerciale a conservé d'anciennes clauses de connaissement où le capitaine s'oblige à l'exécution du contrat *sur sa personne et sur ses biens*. Ce sont des formules surannées et vides de sens, qui remontent à une époque où le capitaine était considéré comme le propriétaire du navire, et l'article 663 a eu pour but de consacrer définitivement leur complète inanité. (*Proc.-verb.*, IV, p. 1902, 1928; V, p. 2460.)

trat est indéfinie quand elle existe, ou limitée, au contraire, à la valeur du navire et du fret, comme celle de l'armateur [1].

TITRE SIXIÈME.

DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS [2].

Art. 665. Si le passager est désigné nominalement dans le contrat passé pour la traversée, il n'est pas autorisé à céder à un tiers son droit à la traversée [3].

Art. 666. Le passager est tenu de se soumettre à tous les ordres du capitaine concernant la police du navire.

Art. 667. Le passager qui, avant ou après le commencement du voyage, ne se rend pas à bord en temps voulu, est tenu de payer l'intégralité du prix de la traversée, au cas où le capitaine commence ou continue le voyage sans l'attendre.

Art. 668. Quand, avant le commencement du voyage, le passager déclare se désister du contrat, s'il meurt ou se trouve retenu par la maladie ou un autre accident qui l'atteint dans sa personne, la moitié seulement du prix de la traversée est due [4].

Le prix entier est dû quand c'est au cours du voyage que le

[1] On a voulu, par le deuxième alinéa de l'article 664, éviter que le premier ne prêtât à un argument *a contrario* contre le sous-fréteur, qu'on n'en pût induire qu'en dehors des cas où la responsabilité pèse sur l'armateur seul et jusqu'à concurrence seulement du navire et du fret, le sous-fréteur fût toujours tenu personnellement et sur la totalité de sa fortune. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4306, 4310.)

[2] Il ne s'agit pas, dans ce titre, de l'affrètement d'un navire en vue du transport de passagers, mais du contrat passé avec les passagers eux-mêmes. (Cf. article 677, *Proc.-verb.*, V, p. 2503.)

[3] Il en est de même une fois que le passager non désigné nominalement a commencé le voyage. (*Proc.-verb.*, V, p. 2505.)

[4] Cf. article 581, alinéa 1er.

contrat est dénoncé ou que l'un des événements ci-dessus se réalise.

Art. 669. Le contrat de transport devient sans effet quand le navire se perd par cas fortuit. (Art. 630.)

Art. 670. Le passager a le droit de résilier le contrat quand, à la suite d'une guerre qui éclate, le navire ne peut plus être considéré comme libre de naviguer, et courrait risque d'être pris, ou quand le voyage est suspendu par l'ordre d'une puissance.

Le droit de résiliation appartient aussi au fréteur si, dans l'un des cas ci-dessus, il renonce au voyage, ou si le navire est destiné principalement au transport de marchandises et que l'impossibilité de ce transport, survenue sans la faute du fréteur, entraîne l'abandon de l'entreprise.

Art. 671. Dans les divers cas où le contrat est dissous, aux termes des articles 669 et 670, aucune indemnité n'est due de part ni d'autre.

Toutefois, si la dissolution se produit au cours du voyage, le passager doit payer le prix de la traversée, en proportion du voyage effectué.

Cette quote-part se calcule conformément aux prescriptions de l'article 633.

Art. 672. Si le navire a besoin d'être radoubé au cours du voyage, le passager doit l'intégralité du prix de la traversée, au cas même où il n'attend pas la fin du radoub. Quand le passager attend que les réparations soient achevées, le fréteur doit lui fournir un logement, sans avoir droit à une indemnité spéciale, et, de plus, continuer de pourvoir à sa nourriture, conformément aux obligations que le contrat met à sa charge.

Toutefois, si le fréteur offre au passager une occasion également bonne de le faire transporter au port de destination par un autre navire et sans que les autres droits résultant pour lui du contrat en reçoivent aucune atteinte, le refus du passager d'accepter cette offre le prive de tout droit au logement et à la nourriture jusqu'à la reprise du voyage.

Art. 673. Le passager n'a, sauf convention contraire, rien à payer, en dehors du prix de la traversée, pour les bagages que le contrat l'autorise à emporter avec lui à bord.

Art. 674. Les bagages apportés à bord sont soumis aux règles des articles 562, 594, 618.

Si le capitaine ou un tiers spécialement commis en ont pris réception, les articles 607, 608, 609, 610, 611, s'appliquent en cas de perte ou d'avarie.

Tous les effets que le passager apporte à bord sont régis, en outre, par les articles 564[1], 565, 566 et 620.

Art. 675. Le fréteur a, pour le payement du prix de la traversée, un droit de gage sur les effets que le passager a apportés à bord.

Ce droit ne subsiste qu'aussi longtemps que les effets sont retenus ou mis en dépôt[2].

Art. 676. Si un passager meurt, le capitaine doit, relativement aux effets qui se trouvent à bord, sauvegarder, comme il appartiendra et suivant les circonstances, les intérêts des héritiers.

Art. 677. Quand un navire est affrété à un tiers pour le

[1] *Adde :* article 297 du Code pénal allemand. — [2] Cf. article 624.

transport de passagers, que ce soit en totalité ou en partie ou en vue du transport d'un nombre déterminé de personnes, les dispositions du titre V s'appliquent, autant que la nature des choses le permet, pour régler les rapports de droit entre le fréteur et l'affréteur.

Art. 678. Chaque fois qu'il est fait mention du fret dans les titres suivants du présent livre [1], le prix de la traversée est, sauf disposition contraire, compris sous cette dénomination.

Art. 679. Les lois des divers États particuliers, relatives à l'émigration, ne sont modifiées en rien par les prescriptions du présent titre, dans celles mêmes de leurs dispositions qui touchent au droit privé.

TITRE SEPTIÈME.

DU CONTRAT A LA GROSSE (BODMEREI).

Art. 680. Le contrat à la grosse est, au sens du présent Code, un emprunt fait par le capitaine, en cette qualité, en vertu des pouvoirs que le présent Code lui confère, moyennant une prime, avec engagement soit du navire, du fret et du chargement, soit d'un ou de plusieurs de ces objets, et sous la condition que le créancier n'aura d'action que sur les objets engagés et après seulement que le navire sera parvenu au lieu où doit se terminer le voyage pour lequel l'emprunt est contracté [2].

[1] Voyez notamment articles 702, 759, 801, 859 et 882.

[2] Le Code consacre le principe que l'emprunteur à la grosse n'est jamais tenu personnellement, que la chose seule (navire, fret et chargement) se trouve obligée à la dette. Il en résulte notamment que les pertes ou diminutions de valeur que le gage éprouve en dehors de toute fortune de mer, par exemple, par le vice propre, sont également à la charge du prêteur à la grosse, pourvu qu'elles ne soient pas du fait de l'emprunteur. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2593.) Le Code de commerce français contient, sur ce point, une disposition différente. (Art. 326.)

Art. 681. Le capitaine ne peut emprunter à la grosse que dans les cas suivants :

1° Pendant que le navire se trouve ailleurs qu'au port d'attache, à l'effet d'achever le voyage, conformément aux articles 497, 507 à 509 et 511;

2° Au cours du voyage, dans le seul intérêt des ayants droit à la cargaison, pour la conservation de celle-ci, ou son transport ultérieur, conformément aux articles 504, 511 et 634.

Dans le dernier cas (2°), le capitaine ne peut emprunter que sur la cargaison; dans tous les autres, la cargaison ne peut être engagée que si le navire et le fret le sont en même temps, mais le capitaine peut emprunter isolément sur le navire ou sur le fret.

L'emprunt à la grosse sur le navire ne comprend le fret que s'il en est fait mention[1]. Mais l'emprunt à la grosse sur le navire et la cargaison s'étend au fret.

L'emprunt à la grosse est permis sur le fret, aussi longtemps que ce dernier est exposé aux risques de la navigation.

Le fret à faire, pour la partie du voyage qui n'est pas encore commencée, peut être également engagé à la grosse[2].

Art. 682. Le taux de la prime est abandonné, sans restriction, aux conventions des parties.

La prime, sauf convention contraire, comprend aussi les intérêts.

Art. 683. Le capitaine doit dresser un acte de prêt à la grosse

[1] Le Code de commerce français décide, au contraire, que l'emprunt à la grosse sur le corps du navire s'étend sur le fret acquis. (Art. 320.)

[2] Suivant l'article 318 du Code de commerce français, l'emprunt à la grosse sur le fret à faire est prohibé.

pour constater le contrat. S'il néglige de le faire, le créancier a les mêmes droits que si le capitaine avait contracté un emprunt pur et simple pour subvenir aux nécessités de la situation.

Art. 684. Le prêteur à la grosse peut exiger que l'acte de prêt énonce :

1° Le nom du prêteur ;

2° Le montant du capital prêté;

3° Le montant de la prime ou de la somme totale à payer au prêteur;

4° La désignation des objets engagés;

5° La désignation du navire et du capitaine,

6° Le voyage pour lequel le prêt est consenti;

7° L'époque où le payement doit être fait;

8° Le lieu de ce payement;

9° La qualification de l'acte, dans son contexte même, comme contrat à la grosse, ou la déclaration que la dette a été contractée comme emprunt à la grosse, ou telle autre mention indiquant clairement qu'il s'agit d'un contrat à la grosse;

10° Les circonstances qui ont nécessité l'emprunt à la grosse;

11° Le jour et le lieu où l'acte a été passé.

Il est signé par le capitaine.

Le prêteur peut demander que cette signature soit légalisée.

Art. 685. L'acte de prêt à la grosse doit, à la demande du prêteur et sauf convention contraire, être dressé à l'ordre du créancier ou simplement à ordre. Dans ce dernier cas, la clause à ordre doit s'entendre de l'ordre du prêteur.

Art. 686. Quand, avant qu'un acte de prêt à la grosse ait été

passé, la nécessité du contrat a été constatée authentiquement, soit par le consul de la nationalité du navire ou par le consul qui a qualité pour le suppléer, soit, à leur défaut, par le tribunal ou l'autorité compétente du lieu du contrat, soit, à défaut de ceux-ci, par les officiers du bord, le capitaine est présumé avoir eu le pouvoir d'emprunter à la grosse dans la mesure où il l'a fait[1].

La preuve contraire est toutefois admissible.

Art. 687. Le prêteur à la grosse peut exiger que l'acte de prêt soit fait en plusieurs originaux.

Dans ce cas, le nombre des exemplaires qui ont été délivrés doit être mentionné sur chacun d'eux[2].

L'acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

L'exception tirée de ce que le capitaine ne pouvait aucunement emprunter à la grosse ou ne le pouvait dans la mesure où il l'a fait, peut être opposée à tout porteur[3].

Art. 688. Les sommes dues au prêteur à la grosse sont, à moins d'une clause contraire de l'acte de prêt, payables au port de destination du voyage prévu et dans les huit jours de l'arrivée du navire dans ce port.

A l'expiration de la huitaine, les sommes dues, y compris la prime, portent intérêt au taux du commerce.

Cette disposition ne s'applique pas quand la prime a été stipulée à proportion du temps; mais la prime court alors jusqu'au remboursement du capital prêté.

[1] Cf. article 234 du Code de commerce français.

[2] L'inobservation de cette règle n'entraîne pas la nullité du contrat, mais elle rend l'armateur ou le capitaine responsable du préjudice qui en résulterait pour les tiers. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2577; VIII, p. 4047.)

[3] C'est une dérogation à l'article 303 (alinéa 2)

Art. 689. L'échéance arrivée, le remboursement du prêt à la grosse ne peut pas être refusé au porteur régulier, même d'un seul exemplaire de l'acte de prêt.

Le remboursement ne peut être exigé que contre remise de cet exemplaire revêtu d'un acquit.

Art. 690. S'il se présente plusieurs porteurs réguliers d'un acte de prêt à la grosse, ils doivent être tous écartés. Les sommes dues pour libérer le gage doivent être déposées soit en justice, soit de telle autre manière sûre, et notification doit en être faite, avec indication des motifs, aux porteurs de l'acte de prêt à la grosse qui se sont présentés.

Quand le dépôt n'a pas lieu en justice, le déposant peut faire constater par acte authentique les mesures qu'il prend, ainsi que les motifs qui les dictent, et déduire les frais qui en résultent des sommes dues pour l'emprunt à la grosse.

Art. 691. Le prêteur à la grosse ne supporte ni les avaries grosses ni les avaries particulières [1].

Si toutefois les objets affectés à l'emprunt sont devenus, par suite d'avarie grosse ou particulière, insuffisants pour désintéresser le prêteur à la grosse, le préjudice qui en résulte tombe à sa charge.

Art. 692. Tous les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont engagés solidairement au prêteur.

Le prêteur peut en requérir la saisie même avant l'échéance et dès l'arrivée du navire dans le port de destination.

Art. 693. Le capitaine doit veiller à la garde et à la conserva-

[1] Voyez, en sens contraire, la disposition de l'article 330 du Code de commerce français.

tion des objets affectés à l'emprunt à la grosse; il ne peut, sans motifs pressants, rien entreprendre qui aggrave ou modifie les risques que le prêteur avait entendu assumer, lors de la passation du contrat.

S'il contrevient à ces dispositions, il est responsable du préjudice qui en résulte pour le prêteur. (Art. 479.)

Art. 694. Si le capitaine a modifié arbitrairement le voyage prévu au contrat, s'il s'est écarté sans motifs de la route qu'il aurait dû suivre, ou si, après l'achèvement du voyage, il a de nouveau, et sans que l'intérêt du prêteur le commandât, exposé le gage aux dangers de la navigation, il est personnellement garant envers le prêteur des sommes que l'insuffisance du gage ne permet pas à celui-ci de recouvrer, à moins qu'il ne prouve que le changement de voyage ou le déroutement, ou les nouveaux risques de navigation, n'ont été pour rien dans ce résultat.

Art. 695. Le capitaine ne peut livrer tout ou partie de la cargaison affectée au prêt avant que le prêteur à la grosse soit désintéressé ou n'ait reçu sûreté suffisante. En cas de contravention à cette règle, il est personnellement garant envers le prêteur de toutes les sommes que celui-ci aurait pu, au moment de la livraison, recouvrer sur les objets livrés.

Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que le prêteur aurait pu obtenir son entier payement.

Art. 696. Si, dans les cas des articles 693, 694, 695, le capitaine a agi d'après les instructions de l'armateur, les dispositions du deuxième et du troisième alinéa de l'article 479 sont applicables.

Art. 697. Si le prêt à la grosse n'est pas remboursé à l'échéance,

le prêteur peut poursuivre devant le tribunal compétent la vente publique du navire et de la cargaison sur lesquels l'emprunt a eu lieu et la cession du fret qui y est affecté.

L'action doit être dirigée, en ce qui concerne le navire et le fret, contre le capitaine ou l'armateur, et, en ce qui concerne la cargaison, soit contre le capitaine, avant la livraison, soit contre le destinataire, quand la cargaison lui a été livrée et qu'elle se trouve encore entre ses mains ou entre celles d'un tiers qui la détient pour son compte.

Le prêteur ne peut pas exercer ses droits à l'encontre d'un tiers qui a acquis de bonne foi la cargaison engagée.

Art. 698. Le destinataire qui, en prenant livraison des marchandises, savait qu'elles étaient affectées à un prêt à la grosse, devient personnellement responsable, jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises au moment de la livraison, des sommes que le prêteur aurait pu recouvrer sur les marchandises si la livraison n'avait pas eu lieu.

Art. 699. Si l'entreprise est abandonnée avant le commencement du voyage prévu dans le contrat à la grosse, le prêteur peut réclamer le remboursement immédiat de l'emprunt, au lieu même où il a été contracté[1]. Il devra subir néanmoins une réduction proportionnelle de la prime, qui se déterminera surtout d'après le rapport entre les risques courus et ceux qui avaient été assumés.

[1] On s'était demandé, dans les conférences de Hambourg, ce qu'il fallait décider au cas où une partie seulement du gage serait soumise aux risques de la navigation. L'opinion qui semble avoir prévalu est qu'aucune réduction de la prime ne doit alors avoir lieu. La commission toutefois s'abstint de trancher la difficulté par une disposition expresse. Elle ne voulait pas préjuger une question préalable qui doit être résolue d'après les principes généraux, celle de savoir si, en pareil cas, le prêteur à la grosse n'est pas autorisé à résilier le contrat. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4063 et suiv.)

Si le voyage prévu se termine dans un autre port que le port de destination, le remboursement du prêt à la grosse doit être effectué dans le premier de ces ports sans réduction de la prime. Le délai de payement est celui prévu au contrat, ou, à défaut, la huitaine mentionnée dans l'article 688; il court du jour de la cessation définitive du voyage.

Les articles 689 à 698 s'appliquent dans les cas ci-dessus, sauf les dérogations résultant du présent article.

Art. 700. Les dispositions du présent titre ne cessent pas d'être applicables quand le capitaine est en même temps copropriétaire ou propriétaire unique, soit du navire ou de la cargaison, soit de tous deux, ou bien quand il a contracté l'emprunt à la grosse d'après les instructions spéciales des intéressés [1].

Art. 701. Il est réservé aux législations particulières des divers États de statuer sur l'emprunt improprement appelé emprunt à la grosse, c'est-à-dire sur celui que le capitaine ne contracte pas en cette qualité et dans les cas prévus par l'article 681 [2].

[1] Il en serait autrement si le capitaine avait agi comme mandataire, en vertu d'un pouvoir spécial. (Cf. art. 452, 1°, et *Proc.-verb.*, VI, p. 2610.)

[2] L'emprunt auquel l'article 701 fait allusion est celui contracté par l'armateur sur le corps du navire ou par le chargeur sur la cargaison. C'était là autrefois le véritable emprunt à la grosse, presque le seul que connût l'ancienne pratique maritime; aujourd'hui il est tombé en désuétude. En France, l'ordonnance de 1681 et le Code de commerce ont été faits en vue de l'emprunt à la grosse de l'armateur et du chargeur, et ils ne contiennent tout au plus que deux ou trois dispositions qui puissent s'appliquer directement à l'emprunt à la grosse du capitaine. Le Code allemand a pris le contre-pied de cette situation. Il n'a réglé que l'emprunt à la grosse du capitaine, et il a réservé aux législations particulières de statuer sur l'emprunt à la grosse de l'armateur et du chargeur. D'une part, en effet, le premier de ces emprunts tient aujourd'hui une place prépondérante, et, d'autre part, l'essence même des deux contrats est profondément dissemblable. L'armateur et le chargeur s'obligent personnellement à la dette sous la condition résolutoire que la perte du gage entraînera leur libération. Le capitaine, au con-

TITRE HUITIÈME.

DES AVARIES.

PREMIÈRE SECTION.

AVARIES GROSSES (COMMUNES) ET AVARIES PARTICULIÈRES.

Art. 702. Tous dommages volontaires et pour le salut commun[1] qu'éprouvent le navire et la cargaison, conjointement ou séparément, par le fait du capitaine ou par ses ordres, tous dommages ultérieurs causés par de pareilles mesures[2], toutes dépenses faites dans le même but sont avaries grosses.

Les avaries grosses sont supportées en commun par le navire, le fret et la cargaison.

Art. 703. Tous dommages et toutes dépenses occasionnés par cas fortuit qui ne rentrent pas dans la catégorie des avaries grosses

traire, n'emprunte que sur la chose d'autrui et comme le représentant légal du navire et de la cargaison; par suite, la chose seule est obligée.

(1) La loi s'en remet au capitaine d'apprécier s'il existe un véritable danger nécessitant un sacrifice volontaire. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4077.) Elle n'exige pas, comme le Code français, que les dommages soient volontairement soufferts ou les dépenses faites *d'après délibérations motivées*. (Art. 400, al. dern.) Le capitaine agit, du reste, à ses risques et périls, et, si l'on démontrait que le danger était purement imaginaire, il devrait indemniser les ayants droit du préjudice souffert par eux. Il n'y aurait pas lieu alors à contribution. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2686.) Il faut, du reste, qu'il s'agisse d'un danger déjà né. Des mesures préventives ne rentreraient pas dans la catégorie des avaries grosses. (Cf. *Proc.-verb.*, VI, p. 2687. — Décision du tribunal supérieur de commerce, XXI, p. 157 et suiv. — Voyez cependant une exception dans l'art. 708, 4°.)

(2) Les dommages qui ont été amenés directement par le sacrifice volontaire entrent seuls en ligne de compte. Dans les conférences de Hambourg, on a cité, à titre d'exemple d'un dommage indirect qui ne constitue pas une avarie grosse, le cas où le navire, après avoir dû sacrifier ses mâts dans une première tempête, en a subi une seconde à laquelle, désemparé comme il l'était, il n'a pu résister. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4079.)

et ne tombent pas sous l'application de l'article 622 sont avaries particulières.

Les propriétaires du navire et de la cargaison supportent chacun séparément les avaries particulières arrivées à leur chose.

Art. 704. L'application des règles sur les avaries grosses n'est pas exclue par la circonstance que le danger provenait de la faute soit d'un tiers, soit d'une partie intéressée.

La partie intéressée à qui une pareille faute est imputable est non seulement privée de tout recours à raison des dommages qu'elle a éprouvés, mais, en outre, responsable, envers tous ceux qui doivent la contribution à l'avarie grosse, du préjudice qui résulte pour eux de ce que le dommage est considéré comme avarie grosse.

Toutefois, si le danger provient de la faute d'une personne de l'équipage, l'armateur en supporte aussi les conséquences, conformément aux articles 451 et 452.

Art. 705. La répartition des pertes et dommages n'a lieu que si le navire et la cargaison ont été sauvés l'un et l'autre, chacun en tout ou partie[1].

Art. 706. L'obligation de contribuer pour un objet sauvé ne cesse complètement, à raison d'une avarie particulière que cet objet éprouve dans la suite, que s'il se perd en entier.

Art. 707. Le droit à indemnité pour une avarie grosse ne cesse à raison d'une avarie particulière, simple détérioration ou perte totale, qui vient frapper ensuite le même objet, que s'il est prouvé non seulement que le second accident est sans relation

[1] Cf. article 423 du Code de commerce français (L. 5 pr. et 7, Dig., *De lege Rhodia*, 14, 2.)

aucune avec le premier, mais aussi qu'il aurait entraîné le même dommage si le premier accident n'était pas survenu.

Le droit à une indemnité subsiste en tout cas à l'égard des dépenses qui ont pu être faites avant la seconde avarie pour réparer la première.

Art. 708. Il y a notamment avarie grosse dans les cas suivants, si du reste les conditions des articles 702, 704 et 705 se rencontrent, ou qu'une disposition spéciale du présent article dispense de leur observation[1] :

1° Quand des marchandises, des pièces du navire ou des agrès, ont été jetées par-dessus bord[2]; quand des mâts, des cordages, des voiles, ont été coupés, des ancres abandonnées, des chaînes ou des câbles qui les retiennent coupés.

Ces dommages eux-mêmes, ainsi que ceux qui en résultent dans la suite pour le navire et la cargaison, sont avaries grosses.

2° Quand, pour alléger le navire, tout ou partie des marchandises est transbordé dans des allèges.

Sont avaries grosses à la fois le prix de location des allèges, le dommage que la cargaison ou le navire ont subi par suite du transbordement ou de la remise à bord, et l'avarie survenue aux marchandises sur les allèges.

Il n'y a pas avarie grosse si le navire a besoin d'être allégé au cours régulier du voyage.

3° Quand le navire a été échoué volontairement, mais seulement si cet échouement a eu lieu dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise.

Les dommages résultant de l'échouement et de la remise à flot, aussi bien que les frais de celle-ci, sont réputés avaries grosses.

[1] Cf. article 400 du Code de commerce français.

[2] Le jet n'est pas réglementé comme dans le Code de commerce français. (Cf. art. 411.)

Si le navire échoué dans l'intention d'éviter une perte totale n'est pas remis à flot, ou si, après la remise à flot, il est reconnu n'être pas susceptible de réparation (art. 444), il n'y a pas lieu à une répartition des dommages et pertes.

Quand l'échouement n'a pas eu lieu volontairement pour sauver le navire et la cargaison, les dommages qui en résultent ne sont pas avaries grosses, mais il en est autrement des frais faits pour remettre le navire à flot et des dommages causés volontairement dans cette intention au navire et à la cargaison.

4° Quand, pour échapper à un danger commun qui, en cas de continuation du voyage, aurait menacé le navire et la cargaison, le navire est entré dans un port de refuge; quand la relâche notamment a eu lieu pour réparer d'urgence une avarie éprouvée au cours du voyage.

Sont, en pareil cas, avaries grosses: les frais d'entrée et de sortie, les frais de séjour du navire lui-même, les loyers et nourriture dus à l'équipage pendant le séjour et les dépenses faites pour le loger à terre durant tout le temps qu'il ne peut rester à bord. Si la même cause qui a amené la relâche nécessite la décharge de la cargaison, les frais de débarquement et d'embarquement, ainsi que les frais d'emmagasinage à terre jusqu'au moment où les marchandises peuvent être rembarquées, sont également avaries grosses.

Les divers frais de séjour n'entrent en ligne de compte qu'aussi longtemps que dure la cause qui a amené la relâche. S'il s'agit d'une relâche nécessitée par une réparation urgente du navire, les frais de séjour ne sont, en outre, comptés que jusqu'à l'époque où la réparation aurait pu être finie.

Les frais de réparation du navire ne font partie des avaries grosses que dans la mesure où le dommage qu'il s'agit de réparer en fait partie lui-même.

5° Quand le navire a été défendu contre l'ennemi ou contre des pirates.

Les dommages que la défense a occasionnés au navire ou à la cargaison, les munitions employées, et, dans le cas où une personne de l'équipage a été blessée ou tuée en défendant le navire, les frais de maladie, frais de funérailles et indemnités à payer (art. 523, 524, 549[1], 551[2]) sont avaries grosses.

6° Quand le navire, arrêté par l'ennemi ou les pirates, a été racheté, corps et cargaison[3].

Les frais de rachat, de même que les frais d'entretien et la rançon des ôtages, sont avaries grosses.

7° Quand la nécessité de se procurer des fonds au cours du voyage, pour couvrir les dépenses des avaries grosses, ou l'établissement entre les parties d'un règlement d'avaries entraînent des pertes et des frais.

Ces pertes et frais sont également avaries grosses.

Dans cette catégorie rentrent notamment la perte sur les marchandises vendues au cours du voyage, la prime de l'emprunt, quand les sommes nécessaires ont été empruntées à la grosse, sinon la prime d'assurance des sommes employées, les frais faits pour expertiser les dommages et pour dresser le compte des avaries grosses (dispache).

Art. 709. Sont réputés avaries particulières et non avaries grosses :

1° Les pertes et frais qu'entraîne, même au cours du voyage, la nécessité de se procurer des fonds par suite d'une avarie particulière;

2° Les frais faits pour réclamer le navire, même quand le

[1] Remplacé par l'article 49 de la loi sur les gens de mer. (Voy. *supra*, p. 225.)

[2] Remplacé par l'article 51 de la loi sur les gens de mer. (Voy. *supra*, p. 225.)

[3] Cf. Loi 2, § 3, Dig., *De lege Rhodia* (14, 2).

corps et la cargaison ont été réclamés conjointement et avec succès[1];

3° Le dommage arrivé au corps du navire, aux agrès ou apparaux et à la cargaison, quand le navire a forcé de voiles, fût-ce pour éviter l'échouement ou la prise.

Art. 710. Dans les cas d'avaries grosses, restent en dehors du compte des dommages et pertes ceux qui ont été éprouvés par les objets suivants :

1° Les marchandises chargées sur le pont. Cette disposition toutefois ne s'applique pas au petit cabotage, dans les cas où le chargement sur le pont est autorisé par les lois particulières des divers États (art. 567)[2];

2° Les marchandises dont il n'y a pas de connaissement et qui ne sont relatées ni dans le manifeste de bord ni dans le registre de chargement[3];

3° Les objets précieux, espèces et valeurs, qui n'ont pas été déclarés régulièrement au capitaine. (Art. 608.)

Art. 711. Le dommage arrivé au corps du navire et aux agrès ou apparaux, qui constitue une avarie grosse, doit, s'il est réparé au cours du voyage, être constaté et estimé par des experts, dans le lieu où se fait la réparation et avant qu'il y soit procédé, sinon

(1) Les rédacteurs de la loi sont partis de l'idée que les frais de réclamation peuvent souvent n'être pas proportionnés à la valeur du navire et de la cargaison; que celle-ci notamment, quoique de minime importance, peut, en cas d'arrêt, nécessiter des démarches et des soins bien plus considérables que le navire lui-même. On a donc voulu écarter le mode de répartition admis pour les avaries grosses, sans exclure, du reste, l'action qui naîtrait, au profit du capitaine, d'une *res utiliter gesta*. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4092.)

(2) Cf. article 421 du Code de commerce français.

(3) Cf. article 420 du Code de commerce français.

dans le lieu où se termine le voyage. L'estimation doit comprendre le devis des frais de réparation à faire. Elle sert de base au calcul du montant des dommages, si la réparation a lieu au cours du voyage et si les dépenses effectives ne restent pas au-dessous de celles portées au devis. Quand l'estimation n'a pas été possible, c'est le montant des sommes réellement dépensées pour les réparations nécessaires qui entre seul en ligne de compte.

Si la réparation n'a pas lieu au cours du voyage, l'estimation détermine seule le montant du dommage.

Art. 712. L'indemnité due représente le montant intégral des frais de réparation, établi conformément à l'article précédent, dans le cas où le navire n'était encore à flot que depuis moins d'une année.

La même règle s'applique à l'indemnité due pour des parties distinctes du navire, spécialement pour le doublage en métal ou pour des parties distinctes des agrès et apparaux, quand ces objets n'ont pas servi encore pendant une année entière.

Dans les autres cas, une déduction d'un tiers pour la différence du neuf au vieux est faite sur le montant intégral des frais de réparation. La déduction est d'un sixième pour les chaînes d'ancre; elle est nulle pour les ancres.

Sont déduits, en outre, le prix de vente entier ou l'entière valeur des vieilles pièces encore existantes qui ont été ou doivent être remplacées par des pièces neuves.

Quand il y a lieu à une pareille déduction et, en outre, à la déduction pour différence du neuf au vieux, cette dernière doit être effectuée tout d'abord, et l'autre ne s'opérera que sur le restant.

Art. 713. L'indemnité due pour des marchandises sacrifiées se détermine d'après le prix courant qu'ont, au lieu de destination et

au moment où commence le déchargement du navire, des marchandises de même espèce et qualité [1].

A défaut de prix courant, ou s'il existe des doutes soit sur le prix courant lui-même, soit sur son application, eu égard notamment à la qualité des marchandises, le prix est fixé par experts.

Il est déduit du prix tout ce que la perte des marchandises aura épargné en fret, droits de douane et autres dépenses.

Sont comprises parmi les marchandises sacrifiées celles qui ont été vendues pour couvrir les dépenses des avaries grosses. Art. 708, 7° [2].)

Art. 714. L'indemnité due pour des marchandises qui ont éprouvé une avarie rentrant dans la catégorie des avaries grosses, ressort de la différence entre la valeur vénale que des experts assigneront aux marchandises dans leur état d'avarie, au lieu de destination, au moment où commence le déchargement du navire, et le prix déterminé dans l'article précédent, défalcation faite des droits de douane et autres frais épargnés par suite de l'avarie.

Art. 715. Les diminutions de valeur ou les pertes éprouvées avant, pendant ou après l'accident, et qui ne constituent pas des avaries grosses, doivent être déduites dans le calcul de l'indemnité. (Art. 713, 714.)

Art. 716. Quand le voyage ne se termine pas pour le navire et la cargaison au lieu de destination, c'est le lieu où il se termine, et quand il cesse par la perte du navire, c'est le lieu où la cargaison

[1] Cf. article 415 du Code de commerce français.

[2] On a voulu indiquer par là que, si le produit de la vente était supérieur au prix déterminé conformément aux trois premiers alinéas de l'article, la contribution ne s'en établirait pas moins sur ce prix. Le propriétaire des marchandises est donc traité ici avec moins de faveur que relativement à l'action qui lui appartient contre l'armateur en vertu des articles 510 et 613. (Cf. *Proc.-verb.*, VIII, p. 4107.)

a été mise en sûreté, qui est considéré comme lieu de destination pour le calcul de l'indemnité.

Art. 717. L'indemnité pour fret perdu se détermine par le montant du fret que les marchandises sacrifiées auraient dû payer, si elles étaient parvenues avec le navire au lieu de leur destination ou au lieu où le voyage se termine quand le lieu de destination des marchandises n'est pas atteint par le navire.

Art. 718. L'intégralité du dommage qui constitue l'avarie grosse est répartie entre le navire, la cargaison et le fret, à proportion de leur valeur et de leur montant.

Art. 719. Le navire avec ses agrès et apparaux contribue : 1° à raison de la valeur qu'il a dans l'état où il se trouve au moment où le voyage est terminé et où le déchargement commence[1]; 2° à raison du dommage qu'il a éprouvé avec ses agrès et apparaux et qui entre en ligne de compte comme avarie grosse.

La plus-value procurée au navire par des réparations et des achats postérieurs à l'accident doit être déduite de la valeur mentionnée sous le 1°.

Art. 720. La cargaison contribue :

1° A raison des marchandises qui existent encore à la fin du voyage, quand le déchargement commence, ou qui ont été mises en sûreté, au cas où le voyage a pris fin par la perte du navire. (Art. 716.) Il faut seulement que, dans l'un et l'autre cas, les marchandises se soient trouvées à bord du navire ou sur des allèges (art. 708, 2°) au moment de l'accident;

[1] Cf. L., 2, § 2, Dig., *De lege Rhodia* (14, 2). — Le Code de commerce français ne fait contribuer le navire que pour la moitié de sa valeur au port de destination. (Art. 401.)

2° A raison des marchandises sacrifiées. (Art. 713[1].)

Art. 721. Pour établir la contribution, on fera entrer en ligne de compte :

1° Quant aux marchandises restées intactes, le prix courant ou le prix fixé par experts (art. 713) que ces marchandises valent à la fin du voyage, au moment où commence et au lieu où se fait le déchargement du navire, ou, si le voyage se termine par la perte du navire (art. 716), au temps et au lieu du sauvetage, déduction faite du fret, des droits de douane et autres frais;

2° Quant aux marchandises qui se sont détériorées durant le voyage ou qui ont subi une avarie ne rentrant pas dans la catégorie des avaries grosses, la valeur vénale fixée par experts (art. 714) que les marchandises représentent en leur état d'avarie à l'époque et au lieu déterminés sous le 1°, déduction faite du fret, des droits de douane et autres frais;

3° Quant aux marchandises qui ont été sacrifiées, le montant de l'indemnité qui leur revient, comme avarie grosse, aux termes de l'article 713;

4° Quant aux marchandises qui ont subi une avarie rentrant dans la catégorie des avaries grosses, le prix, fixé conformément au 2°, que les marchandises valent, dans leur état d'avarie, et la différence de valeur dont il leur est tenu compte comme avarie grosse, en vertu de l'article 714.

Art. 722. Quand des marchandises ont été jetées, elles n'ont, en cas de sauvetage, à contribuer aux avaries grosses résultant du

[1] Les marchandises sacrifiées contribuent au cas même d'une deuxième contribution à raison d'un accident postérieur à celui qui a nécessité leur sacrifice. (Cf. art. 722. — Lewis, *Das deutsche Seerecht*, II, p. 62. — Makower, *Das deutsche Handelsgesetzbuch*, 6e édit., p. 563, note 486.) La disposition du Code de commerce français est différente. (Art. 425.)

même événement ou d'un événement postérieur, que si leur propriétaire réclame une indemnité[1].

Art. 723. Le fret contribue pour les deux tiers[2] :

1° Du montant brut acquis;

2° Du montant considéré comme avarie grosse en vertu de l'article 717.

Il est réservé aux législations particulières des divers États de réduire à la moitié les deux tiers ci-dessus. Le prix de passage contribue pour le montant de la diminution qu'il subit, en cas de perte du navire (art. 671), sous déduction des frais économisés dans ce cas.

Art. 724. Quand une obligation née d'un accident postérieur pèse sur un objet soumis à contribution, il ne contribue pour le montant de sa valeur que déduction faite de cette obligation[3].

Art. 725. Ne contribuent pas aux avaries grosses[4] :

1° Les munitions de guerre et de bouche du navire;

2° Les loyers et les hardes des gens de l'équipage;

3° Les bagages des voyageurs.

(1) Cet article est fait pour le cas où le sauvetage des marchandises jetées est antérieur au règlement des avaries. S'il est postérieur, le propriétaire a le choix ou de s'en tenir à l'indemnité qu'il a touchée et d'abandonner les marchandises à l'ensemble des intéressés, ou de garder les marchandises et de rembourser l'indemnité, sous déduction de ce qui peut lui être dû pour détérioration. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2778. — Cf. article 429 du Code de commerce français.)

(2) D'après le Code de commerce français, le fret contribue pour moitié. (Art. 401.)

(3) C'est une application du principe que la part contributoire se détermine sur le pied de la valeur des divers objets à la fin du voyage et au moment du déchargement du navire. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4221.)

(4) Cf. article 489 du Code de commerce français.

Si des munitions ou des effets de cette nature sont sacrifiés ou s'ils subissent une avarie rentrant dans la catégorie des avaries grosses, une indemnité leur est attribuée, conformément aux articles 713 à 717. Toutefois les effets consistant en objets précieux, espèces et valeurs, ne donnent droit à une indemnité que s'ils ont été déclarés régulièrement au capitaine. (Art. 608.) Les munitions et effets auxquels une indemnité est attribuée contribuent à raison de la valeur ou de la différence de valeur qui entre en ligne de compte comme avarie grosse.

Les objets mentionnés dans l'article 710 contribuent en tant qu'ils sont sauvés.

L'argent emprunté à la grosse n'entre point en contribution.

Art. 726. Quand, après l'événement qui a donné lieu à avarie grosse et avant que le déchargement qui se fait à la fin du voyage soit commencé, un objet soumis à contribution est perdu en totalité (art. 706) ou en partie, ou bien est diminué de valeur, comme notamment au cas de l'article 724, les parts contributoires des autres objets subissent une augmentation proportionnelle.

Quand l'objet ne périt ou ne se déprécie qu'après que le déchargement est commencé, le montant de la part contributoire lui incombant, qu'il est devenu insuffisant à couvrir, est perdu pour les ayants droit à indemnité.

Art. 727. Les ayants droit à indemnité ont, relativement aux parts contributoires à acquitter par le navire et le fret, les droits de créanciers du navire. (Tit. X.) En ce qui concerne les marchandises sujettes à contribution, ils ont aussi un droit de gage sur les marchandises prises individuellement, pour le payement de la contribution qu'elles doivent [1]. Ce droit de gage ne peut, toute-

[1] Voyez, pour l'exercice de ce droit de gage, l'article 733 *infra*.

fois, après la délivrance des marchandises, être exercé au préjudice d'un tiers acquéreur de bonne foi.

Art. 728. L'avarie grosse ne donne pas naissance par elle-même à une obligation personnelle d'acquitter la part contributoire.

Toutefois le destinataire de marchandises sujettes à contribution, qui savait en les acceptant qu'elles devaient une part contributoire, devient personnellement responsable de celle-ci, jusqu'à concurrence de la valeur qu'avaient les marchandises au moment de leur délivrance et en tant qu'elles auraient permis d'acquitter la contribution, si elles n'avaient pas été livrées.

Art. 729. La fixation et la répartition des dommages sont faites dans le lieu de destination, ou, si celui-ci n'est pas atteint, dans le port où se termine le voyage [1].

Art. 730. Le capitaine est tenu de faire dresser sans retard la dispache. S'il contrevient à cette obligation, il se rend responsable envers chacun des intéressés.

Si la rédaction de la dispache n'a pas lieu en temps utile, chaque intéressé peut la provoquer et la poursuivre.

Art. 731. Dans le territoire soumis au présent Code, la dispache est dressée par des personnes (dispacheurs) instituées une

[1] Cf. article 414 du Code de commerce français. Le projet prussien décidait, en outre, que le règlement d'avaries devait se faire d'après le droit en vigueur au lieu de destination. La Commission n'a pas voulu trancher la question par une disposition expresse, notamment pour ne pas aller à l'encontre de l'intention des parties. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2756.) Il semble néanmoins qu'elle soit résolue implicitement par l'article 839, suivant lequel les obligations de l'assureur concernant les avaries grosses sont déterminées d'après les lois en vigueur au lieu où la dispache est dressée. On ne comprendrait pas, en effet, que la contribution à avarie grosse fût calculée différemment pour l'assureur et pour l'assuré. (Voyez en ce sens : *Décision du tribunal supér. de commerce*, VIII, p. 291-294.)

fois pour toutes, ou, à leur défaut, désignées spécialement en justice [1].

Chaque intéressé est tenu de communiquer au dispacheur toutes les pièces, nécessaires pour dresser la dispache, qu'il a à sa disposition, notamment les chartes parties, connaissements et factures.

Il est réservé aux législations particulières des divers États de régler par des dispositions spéciales la procédure à suivre pour dresser la dispache et en assurer l'exécution [2].

Art. 732. Les parts contributoires dues par le navire doivent être garanties aux personnes intéressées dans le chargement, avant que le navire puisse quitter le port où la fixation et la répartition des dommages doivent être faites, aux termes de l'article 729.

Art. 733. Le capitaine ne peut délivrer des marchandises grevées de contributions pour avaries grosses, avant que celles-ci soient acquittées ou garanties. (Art. 616.) S'il contrevient à cette défense, il devient personnellement responsable du montant des contributions, sans préjudice de la garantie fournie par les marchandises.

[1] La dispache pourrait être dressée par toute autre personne, si les intéressés étaient tous d'accord à ce sujet. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2758.)

[2] De pareilles dispositions se rencontrent dans les lois d'introduction pour la Prusse (24 juin 1861; art. 57, §§ 1-7), pour le Schleswig-Holstein (5 juillet 1867; art. 71-77), et pour le Mecklembourg-Schwerin (28 décembre 1863; art. 72). Ces dispositions sont identiques dans les deux premières lois, et celle du Schleswig-Holstein ne s'en écarte que sur quelques points de procédure judiciaire. La dispache, aussitôt qu'elle est dressée, doit être remise par le dispacheur à la juridiction commerciale qui l'examine et la fait rectifier d'office, s'il y a lieu. Les intéressés sont ensuite appelés à présenter leurs observations dans un délai fixé. Le tribunal, si des observations se produisent, y fait droit ou les rejette, et la dispache est alors confirmée définitivement. La dispache confirmée a force exécutoire.

Si le capitaine a agi d'après les ordres de l'armateur, les prescriptions des alinéas 2 et 3 de l'article 479 sont applicables.

Le droit de gage qui appartient aux ayants droit à l'indemnité, sur les marchandises sujettes à contribution, est exercé pour eux par le fréteur.

Art. 734. Quand le capitaine a, pour continuer le voyage, mais sans qu'il s'agisse d'une dépense ayant le caractère d'avarie grosse, emprunté à la grosse sur la cargaison, ou bien vendu ou employé une partie de cette dernière, l'ensemble des intéressés à la cargaison doit supporter, suivant les principes de l'avarie grosse, le préjudice qui résulte pour l'un d'eux de ce qu'il ne peut récupérer sur le navire et le fret tout ou partie de l'indemnité qui lui est due. (Art. 509, 510, 613.)

Pour fixer le montant du dommage à l'égard des intéressés à la cargaison, on devra s'en tenir, dans tous les cas, et notamment aussi dans le cas du 2e alinéa de l'article 613, à l'indemnité déterminée par l'article 713. Les marchandises vendues contribuent de leur côté aux avaries grosses qui peuvent se produire, pour le montant de la valeur qui sert de base à l'indemnité ci-dessus déterminée.

Art. 735. Les autres dommages et frais à répartir conformément aux principes des avaries grosses sont déterminés par l'article 637.

Les contributions à payer et les indemnités dues dans les cas des articles 637 et 734 sont entièrement assimilées, en droit. aux contributions et indemnités d'avaries grosses.

DEUXIÈME SECTION.

DU DOMMAGE PROVENANT DE L'ABORDAGE DES NAVIRES.

Art. 736. Quand deux navires s'abordent et que, de part et d'autre ou d'un côté seulement, soit le navire ou la cargaison, soit tous deux, se trouvent endommagés ou perdus, l'armateur de l'un des navires est tenu, dans les termes des articles 451 et 452, de réparer le préjudice causé par l'abordage au corps et à la cargaison de l'autre, si c'est la faute d'une personne de l'équipage de son navire qui a amené l'abordage.

Les propriétaires de la cargaison des deux navires ne sont pas tenus de contribuer à la réparation du préjudice.

Cet article ne porte pas atteinte à l'obligation personnelle des personnes de l'équipage de répondre des conséquences de leur faute.

Art. 737. Quand aucune faute ne tombe à la charge d'une personne de l'équipage de l'un ou de l'autre [1] navire ou quand l'abordage a été amené par une faute commune [2], aucune indemnité ne peut être réclamée pour le dommage causé à l'un des navires [3] ou à tous deux [4].

(1) Cf. L. 29, §§ 2 et suiv., Dig., *Ad Leg. Aquil.* (IX, 2), et art. 407 du Code de commerce français. La faute résultera d'ordinaire d'une contravention aux règlements auxquels les navires en marche doivent se soumettre. Des règlements uniformes sur les lumières à bord, les signaux, la direction à prendre par les navires pour s'éviter ont été, sur l'initiative de l'Angleterre et de la France, acceptés par la plupart des pays. En Allemagne, ils ont été promulgués par une ordonnance du 23 décembre 1871.

(2) Il importe peu, en pareil cas, que la faute commise par l'un des navires soit plus lourde que celle imputable à l'autre. (*Décision du trib. supér. de commerce*, III, p. 33.)

(3) Il a été déclaré expressément, dans les conférences de Hambourg, que cet article ne concernait pas la cargaison. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2787.) Le propriétaire de celle-ci a son recours contre l'armateur de chacun des navires, suivant les règles générales du droit.

(4) Le Code de commerce français

Art. 738. Les deux articles précédents s'appliquent sans qu'il y ait à distinguer suivant que les deux navires ou l'un d'eux sont en marche ou vont à la dérive [1], se trouvent à l'ancre ou sont amarrés à terre.

Art. 739. Si un navire endommagé par l'abordage coule bas avant d'atteindre un port, on doit présumer que la perte du navire est une suite de l'abordage.

Art. 740. Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur, et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote [2].

Art. 741. Les prescriptions de ce chapitre s'appliquent également quand l'abordage a eu lieu entre plus de deux navires.

Si, en pareil cas, l'abordage est dû à la faute d'une personne de l'équipage de l'un des navires, l'armateur de ce navire répond

(art. 407, al. 3) fait supporter le dommage à frais communs par les deux navires quand, en cas de faute, il y a doute sur le point de savoir par qui elle a été commise. Deux amendements furent successivement présentés pour introduire un principe semblable et faire réparer alors le dommage conformément aux règles des avaries grosses. La Commission les repoussa tous deux, et décida par là que le doute équivalait à l'absence de faute. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2785-2787, 2915-2919.) Voyez, du reste, pour la recherche des causes de l'accident, la loi du 27 juillet 1877 sur les sinistres maritimes. (*Annuaire de la Société de législation comparée*, 1878, p. 148 et suiv. Trad. de M. Challamel.)

[1] On a voulu surtout désigner par là les navires qui ont brisé leurs amarres. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2938).

[2] L'abordage est considéré alors, dans les rapports des deux navires, comme le résultat d'un cas fortuit. Le projet prussien s'en tenait là. Mais la Commission de Hambourg a modifié la rédaction primitive pour faire cesser la responsabilité de l'armateur aussi bien au regard de ses propres affréteurs quant au dommage causé à la cargaison qu'envers le propriétaire ou les chargeurs du navire abordé. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2797-2800.)

aussi du dommage qui résulte de ce que l'abordage de son navire avec un autre a causé l'abordage de celui-ci avec un troisième.

TITRE NEUVIÈME.

DU SAUVETAGE ET DE L'ASSISTANCE MARITIME EN CAS DE DÉTRESSE [1].

Art. 742. Quand un navire en détresse ou sa cargaison, après avoir échappé à l'action de l'équipage ou avoir été abandonnés par lui, sont, en tout ou en partie, recueillis et mis en sûreté par des tiers, ceux-ci ont droit à une indemnité de sauvetage (*Bergelohn*).

Quand, en dehors de ce cas, un navire en détresse ou sa cargaison sont sauvés par l'assistance de tiers, ceux-ci n'ont droit qu'à une indemnité d'assistance (*Hülfslohn*).

L'équipage du navire perdu ou en détresse n'a aucun droit à une indemnité de sauvetage ou d'assistance.

Art. 743. Quand, durant le danger, une convention [2] est faite au sujet du chiffre de l'indemnité de sauvetage ou d'assistance [3], cette convention peut être attaquée pour exagération manifeste de l'indemnité promise, et cette indemnité peut être réduite à un taux approprié aux circonstances.

Art. 744. A défaut de convention, le montant de l'indemnité

[1] Cf. avec ce titre l'ordonnance française de 1681 (L. IV, tit. 9) : *Des naufrages, bris et échouements.*

[2] Cette convention peut être faite par le capitaine, en vertu des pouvoirs ordinaires que la loi lui donne. (*Décision du Trib. sup. de commerce*, IX, p. 368.) La Commission de Hambourg a rejeté, en effet, une disposition du projet qui en subordonnait la validité à la ratification de l'armateur ou du chargeur. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2802.)

[3] Il ne s'agit pas seulement d'un contrat qui fixerait d'ores et déjà le montant de l'indemnité. Le principe est le même, et les termes de la loi sont suffisamment compréhensifs pour l'admettre, quand on s'est borné à convenir du mode de fixation, à désigner par exemple les arbitres qui devraient y procéder. Cette fixation peut ensuite être attaquée comme si elle avait eu lieu directement par contrat. (*Décision du Trib. sup. de commerce*, IV, p. 435; IX, p. 365 et suiv.)

de sauvetage ou d'assistance est fixé équitablement par le juge, en tenant compte de toutes les circonstances de l'espèce [1].

Art. 745. L'indemnité de sauvetage et d'assistance comprend en même temps le remboursement des dépenses faites en vue du sauvetage et de l'assistance.

Elle ne comprend pas : les frais et honoraires des autorités, les droits de douane et autres impôts que les objets sauvés ou mis en sûreté doivent acquitter et les dépenses faites pour les garder. conserver, estimer et vendre [2].

Art. 746. Pour fixer le montant de l'indemnité de sauvetage et d'assistance, les circonstances suivantes doivent être surtout prises en considération : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus, les dépenses faites, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le danger auquel ces personnes ou leurs embarcations ont été exposées, ainsi que le danger qui menaçait les objets sauvés et mis en sûreté, enfin la valeur dernière de ces objets, déduction faite des frais. (Art. 745, al. 2.)

Art. 747. L'indemnité de sauvetage ou d'assistance ne peut être fixée à une quote-part de la valeur des objets sauvés ou mis en sûreté que si toutes les parties s'accordent à le demander [3].

[1] D'après une loi spéciale du 17 mai 1874 sur les naufrages (*Strandungs-Ordnung*) [voyez l'analyse de cette loi par M. de Valroger dans l'*Annuaire de la Société de législation comparée*, année 1875, p. 136 et suiv.], l'indemnité est fixée d'abord par le bureau et l'inspecteur des côtes, et les tribunaux ne sont appelés à statuer que si un recours est formé contre cette décision. (Art. 36-39.)

[2] Les frais faits en exécution de la loi sur les naufrages, soit pour donner avis du sinistre ou pour procéder à des réquisitions, soit pour mettre les ayants droit en demeure de réclamer les objets sauvés rentrent sous l'application de l'article 745, alinéa 2 (loi du 17 mai 1874, art. 10 et 34).

[3] Aux termes de l'ordonnance de 1681, un tiers des effets naufragés est attribué *en espèces et en denrées* à ceux qui les ont sauvés. (Art. 27, liv. IV, tit. 9.)

Art. 748. Le montant de l'indemnité de sauvetage ne doit pas dépasser le tiers de la valeur des objets sauvés. (Art. 746.)

Par exception seulement, quand le sauvetage a comporté des efforts et des dangers extraordinaires et que la valeur des objets sauvés est peu considérable, l'indemnité peut s'élever jusqu'à la moitié de cette valeur.

Art. 749. L'indemnité d'assistance doit toujours être fixée à un taux inférieur à celui qu'aurait atteint, dans les mêmes circonstances, l'indemnité de sauvetage. La valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur la détermination de l'indemnité d'assistance.

Art. 750. Quand plusieurs personnes ont pris part au sauvetage ou à l'assistance, l'indemnité de sauvetage ou d'assistance est répartie entre elles à proportion des services qu'elles ont rendus par elles-mêmes ou à l'aide d'objets leur appartenant (*sachliche Leistungen*) [1], et, dans le doute, par parts viriles.

Ceux qui se sont exposés au même danger pour sauver des personnes sont admis au partage dans les mêmes conditions.

Art. 751. Quand un navire ou sa cargaison ont été sauvés en tout ou en partie par un autre navire, l'indemnité de sauvetage ou d'assistance se partage entre l'armateur, le capitaine et le reste de l'équipage de ce dernier navire, dans la proportion d'une moitié pour l'armateur, un quart pour le capitaine et un quart pour le reste de l'équipage [2], à moins qu'une convention différente n'ait été faite entre ces diverses personnes. Entre les hommes de l'équipage, le partage a lieu proportionnellement au loyer qui revient à chacun ou qui devrait lui revenir d'après son rang.

[1] Il s'agit surtout ici du matériel fourni : allèges, barques, voitures, etc. — [2] Cf. art. 445, *supra*.

Art. 752. N'ont aucun droit à l'indemnité de sauvetage ou d'assistance :

1° Celui qui a imposé ses services, qui notamment est monté sur le navire sans l'autorisation du capitaine présent [1];

2° Celui qui n'a pas donné avis immédiat du sauvetage, soit au capitaine ou au propriétaire, soit aux autorités compétentes [2].

Art. 753. Les frais de sauvetage et d'assistance, y compris l'indemnité de sauvetage et d'assistance, donnent lieu, au profit du créancier, à un droit de gage sur les objets sauvés ou mis en sûreté, et, en outre, jusqu'à ce que des garanties aient été fournies, à un droit de rétention sur les objets préservés par un sauvetage proprement dit.

L'exercice du droit de gage est régi par les dispositions des alinéas 2 et 3 de l'article 697.

Art. 754. Le capitaine ne peut livrer tout ou partie des marchandises avant que le créancier soit désintéressé ou ait reçu sûreté suffisante. En cas de contravention, il est personnellement garant envers le créancier de toutes les sommes que celui-ci aurait pu recouvrer sur les marchandises livrées au moment de leur livraison.

(1) Aucune mesure de sauvetage ou d'assistance ne peut être prise contre le gré du capitaine, lequel est maître notamment d'interdire l'accès du navire. En l'absence du capitaine et sauf les cas de péril imminent, l'autorisation de l'inspecteur des côtes est requise. (Loi sur les naufrages, art. 7.) Il appartient de même au capitaine ou à l'inspecteur des côtes de déterminer l'endroit où les objets sauvés doivent être transportés. A défaut d'instructions émanées d'eux, les effets naufragés doivent être dirigés sur le port allemand le plus proche, sous peine de déchéance de tout droit à indemnité. (Art. 10, loi sur les naufrages.)

(2) Ceux qui ont sauvé des effets naufragés ou qui en ont recueilli sur le rivage doivent en faire la déclaration immédiate aux autorités compétentes. (Art. 12 et 13, loi sur les naufrages.) Cf. art. 19 et 20, ordonn. de 1681, liv. IV, tit. IX.

Si le capitaine a agi d'après les instructions de l'armateur, les dispositions du deuxième et du troisième alinéa de l'article 479 sont applicables [1].

Art. 755. Aucune obligation personnelle de payer les frais de sauvetage et d'assistance ne naît du sauvetage même ou de l'assistance.

Toutefois le destinataire de marchandises qui sait, au moment de leur réception, qu'elles doivent des frais de sauvetage ou d'assistance, devient personnellement responsable de ces frais, en tant que les marchandises auraient été suffisantes pour les acquitter si la livraison n'avait pas eu lieu [2].

Si d'autres objets ont été sauvés en même temps, la responsabilité personnelle du destinataire se restreint à la part contributoire qui incombe aux marchandises livrées, répartition faite des frais sur l'ensemble du sauvetage.

Art. 756. Il est réservé aux législations particulières des divers États de compléter les dispositions du présent titre.

Elles peuvent disposer notamment qu'une autre autorité que l'autorité judiciaire aura à connaître, sauf recours en justice (art. 744), de l'obligation de payer une indemnité de sauvetage ou d'assistance et du montant de cette indemnité [3].

Les prescriptions du présent titre ne dérogent pas aux dispositions des lois particulières des divers États sur la reprise d'un navire capturé par l'ennemi [4].

[1] Cf. art. 695, al. 1, et art. 733, al. 1-2.

[2] Cf. art. 728.

[3] La loi du 17 mai 1874 sur les naufrages a complété, sur ce point, le Code de commerce et rendu inutile l'intervention des législations particulières. (Voyez *supra*, article 744, note 1 de la page 318.)

[4] La délivrance des mains des pirates est considérée, au contraire, comme un cas ordinaire de sauvetage et d'assistance soumis aux dispositions du Code de commerce. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2804-2836.)

TITRE DIXIÈME.

DES CRÉANCIERS DE NAVIRE.

Art. 757. Les créances ci-après désignées confèrent les droits d'un créancier de navire [1] :

1° Les frais de la vente forcée du navire, y compris les frais de distribution du prix et ceux de garde, de dépôt et d'entretien du navire et des agrès et apparaux, depuis le commencement de la vente forcée ou depuis la saisie qui l'a précédée.

2° Les frais de garde et de dépôt du navire, de ses agrès et apparaux, qui ne sont pas compris sous le numéro précédent et qui ont été faits depuis l'entrée du navire dans le dernier port, quand le navire est vendu sur expropriation forcée.

3° Les impôts publics frappant le navire, les droits de navigation et de port, notamment les droits de tonnage, de phare, de quarantaine et de bassin.

4° Les gages et loyers de l'équipage.

5° Les frais de pilotage, sauvetage, assistance, rachat et réclamation.

6° Les contributions du navire aux avaries grosses [2].

7° Les créances des prêteurs à la grosse sur le navire, de même que les créances nées d'autres opérations de crédit que le capitaine a conclues en sa qualité de capitaine dans des cas de nécessité, pendant le séjour du navire en dehors du port d'attache (art. 497-510), même s'il est copropriétaire ou propriétaire unique du navire. Sont assimilées aux créances nées de pareilles opérations

[1] Comparez avec l'énumération de cet article celle du Code de commerce français, art. 191.

[2] Les contributions mentionnées dans l'article 735 sont à mettre sur la même ligne. (*Proc.-verb.*, VIII, p. 4152.)

de crédit, celles qui résultent de fournitures ou de travaux faits, sans ouverture de crédit, pour le compte du capitaine comme tel. Il faut que ces fournitures et travaux aient eu lieu dans des cas d'urgence, quand le navire se trouvait hors du port d'attache, pour la conservation du navire ou la continuation du voyage, et dans la mesure des besoins.

8° Les créances pour non-livraison ou détérioration des marchandises et des bagages mentionnés dans le deuxième alinéa de l'article 674 [1].

9° Les créances ne rentrant pas sous l'un des numéros précédents, quand elles sont nées d'actes juridiques accomplis par le capitaine, en vertu des pouvoirs que la loi lui accorde comme tel et en dehors de toute procuration spéciale (art. 452, al. 1), ou quand elles découlent soit de l'inexécution, soit de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par l'armateur, en tant que l'exécution de ce contrat rentrait dans les obligations professionnelles du capitaine. (Art. 452, al. 2.)

10° Les créances nées de la faute d'une personne de l'équipage (art. 451 et 452, al. 3), fût-elle en même temps copropriétaire ou propriétaire unique du navire.

Art. 758. Les créanciers de navire auxquels le navire n'est pas engagé déjà par un contrat à la grosse, ont un droit de gage légal sur le navire, les agrès et apparaux.

Le droit de gage est opposable aux tiers possesseurs du navire.

Art. 759. Le droit de gage légal de chacun de ces créanciers

[1] La Commission de Hambourg n'a pas tranché la question de savoir si la créance née de la non-conformité entre les marchandises livrées et celles portées au connaissement (art. 654 et 655) devait être rangée sous le n° 8 ou, au contraire, sous le n° 10 de cet article. Elle en a remis la solution aux circonstances de chaque espèce (*Procès-verbaux*, VIII, p. 4152).

de navire s'étend, en outre, sur le fret brut du voyage à l'occasion duquel sa créance est née [1].

Art. 760. Est considéré comme un voyage au sens du présent titre celui pour lequel le navire est équipé à nouveau ou qui est entrepris soit en vertu d'un nouveau contrat d'affrètement, soit après déchargement total de la cargaison.

Art. 761. Les créanciers énumérés dans l'article 757 n° 4 ont en même temps, à raison des créances nées d'un voyage subséquent, un droit de gage légal sur le fret des voyages antérieurs, si les divers voyages tombent sous l'application du même contrat d'engagement de l'équipage. (Art. 521, 536, 538, 554.)

Art. 762. Le droit de gage, qui appartient au prêteur à la grosse en vertu de l'article 680, est régi par les mêmes dispositions que le droit de gage légal des autres créanciers de navire.

Toutefois l'étendue du droit de gage [2] du prêteur à la grosse se détermine d'après le contenu du contrat à la grosse. (Art. 681.)

Art. 763. Le droit de gage appartenant à un créancier de navire s'applique sans distinction au capital, aux intérêts, à la prime de grosse et aux frais [3].

[1] En France, le droit de gage ne s'étend sur le fret que dans des cas exceptionnels. (Code de commerce français, art. 271, 280, 320.)

[2] Il n'est question ici que de l'objet du droit de gage, des valeurs qui sont affectées à la créance (navire, fret, cargaison), et nullement du rang des prêteurs à la grosse à l'égard des autres créanciers du navire. Le contrat à la grosse ne peut pas, en effet, préjudicier aux droits de ces derniers. (*Procès-verb.*, VIII, p. 4168-4169.)

[3] Il a été expliqué dans la commission de Hambourg que les frais doivent s'entendre des frais judiciaires exposés pour recouvrer la créance ou faire valoir le droit de préférence. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2861.)

Art. 764. Le créancier de navire qui exerce son droit de gage peut actionner aussi bien l'armateur que le capitaine, et ce dernier même au cas où le navire est au port d'attache. (Art. 495.)

La décision rendue contre le capitaine est, en ce qui concerne le droit de gage, opposable à l'armateur.

Art. 765. Les droits d'un créancier de navire sont indépendants de la circonstance que l'armateur est en même temps obligé personnellement à la dette, soit depuis le moment où elle a pris naissance, soit depuis une époque postérieure.

Cette disposition s'applique surtout aux créances nées pour l'équipage du contrat d'engagement. (Art. 453 [1].)

Art. 766. Quand le navire appartient à un armement collectif, le navire et le fret sont engagés aux créanciers du navire de la même manière que s'il n'appartenait qu'à un armateur unique.

Art. 767. Le droit de gage des créanciers de navire sur le navire s'éteint [2] :

1° Par la vente sur expropriation forcée du navire faite dans le pays d'origine; le prix de vente prend alors, pour les créanciers du navire, la place de ce dernier. Les créanciers du navire doivent être sommés officiellement de faire valoir leurs droits. Pour le surplus, les règles sur la procédure de la vente sont réservées aux législations particulières des divers États [3].

2° Par la vente faite par le capitaine en cas de nécessité

[1] L'article 453 est remplacé par l'article 68 de la loi sur les gens de mer. (Voyez ci-dessus, p. 232.)

[2] Cf. art. 193 et 194 du Code de commerce français.

[3] Voyez, à cet égard, la loi prussienne du 15 mars 1869, art. 94-106, et les lois d'introduction pour le Hanovre (5 octobre 1864), art. 42; pour Hambourg (22 décembre 1865), article 56 et suiv.; pour Mecklembourg-Schwerin (28 décembre 1865), art. 56; pour le Schleswig-Holstein (5 juillet 1867), art. 79.

extrême et en vertu de ses attributions légales. (Art. 499.) Le prix de vente prend, pour les créanciers du navire, la place de ce dernier, aussi longtemps qu'il est dû par l'acheteur ou qu'il se trouve encore entre les mains du capitaine.

Art. 768. Il est réservé aux législations particulières des divers États de disposer que les droits de gage s'éteignent encore dans d'autres cas de vente, quand les créanciers du navire ont été en vain sommés officiellement de déclarer leur droit de gage, ou quand ils ne l'ont pas déclaré à l'autorité compétente dans un délai déterminé, à partir du moment où le navire s'est trouvé au port d'attache ou dans un autre port du pays [1].

Art. 769. L'article 767 ne s'applique pas si le navire n'est pas vendu en entier, mais s'il a été vendu seulement une ou plusieurs parts de navire.

Art. 770. Relativement au navire, les frais de la vente forcée (art. 757, 1°) et les frais de garde et d'entretien depuis l'entrée dans le dernier port (art. 757, 2°), priment toutes les autres créances des créanciers de navire.

Les frais de la vente forcée priment ceux de garde et d'entretien depuis l'entrée dans le dernier port.

Art. 771. Parmi les autres créances, celles qui concernent le dernier voyage (art. 760), ou qui ont pris naissance depuis que le dernier voyage est terminé, priment les créances relatives aux voyages antérieurs.

[1] Voyez les dispositions des lois d'introduction citées à la note précédente, et, en outre, les suivantes : loi d'introduction pour la Prusse (24 juin 1861), art. 58 ; pour Lübeck (26 octobre 1863), art. 19 ; pour Oldenbourg (18 avril 1864), art. 35, pour Brême (6 juin 1864), art. 49.

Parmi les créances qui ne concernent pas le dernier voyage, celles qui se rapportent à un voyage postérieur priment les créances relatives à un voyage antérieur.

Toutefois les créanciers énumérés dans le 4° de l'article 757 ont le même droit de préférence pour leurs créances concernant un voyage antérieur que pour celles qui se rapportent à un voyage postérieur, si les divers voyages sont compris dans le même contrat d'engagement de l'équipage.

Quand le voyage auquel s'applique un contrat à la grosse comprend plusieurs voyages au sens de l'article 760, le prêteur à la grosse est primé par les créanciers du navire dont les créances se rapportent à des voyages commencés après que le premier des voyages dont il s'agit était terminé.

Art. 772. Les créances qui se rapportent au même voyage, ou qui sont considérées comme telles (art. 771), doivent être acquittées dans l'ordre suivant :

1° Les impôts publics frappant le navire, les droits de navigation et de port (art. 757, 3°);

2° Les créances de l'équipage nées des contrats d'engagement (art. 757, 4°);

3° Les frais de pilotage, sauvetage, assistance, rachat et réclamation (art. 757, 5°); les contributions du navire aux avaries grosses (art. 757, 6°); les créances nées des contrats à la grosse ou autres opérations de crédit conclues par le capitaine dans des cas d'urgence, et les créances qui sont assimilées à ces dernières (art. 757, 7°);

4° Les créances pour non-livraison ou détérioration des marchandises et des bagages (art. 757, 8°);

5° Les créances énumérées sous les numéros 9 et 10 de l'article 757.

Art. 773. Les créances énumérées sous les numéros 1, 2, 4 et 5 de l'article 772 sont mises sur la même ligne quand elles sont groupées sous le même numéro.

Au contraire, les créances énumérées sous le numéro 3 de l'article 772 se priment l'une l'autre, en préférant la créance née la dernière à celles qui sont antérieures; si elles sont nées en même temps, elles sont mises sur la même ligne.

Quand le capitaine a conclu diverses opérations à raison d'un même cas d'urgence (art. 757, 7°), les créances qui en résultent sont considérées comme nées en même temps.

Les créances nées d'opérations de crédit, notamment de contrats à la grosse que le capitaine a conclus pour acquitter des dettes antérieures rentrant sous le n° 3 de l'article 772, ou celles nées de conventions qu'il a passées pour reculer l'échéance de pareilles dettes, pour les reconnaître ou pour les renouveler, ne jouissent que du droit de préférence attaché à ces dettes antérieures, encore que l'opération de crédit ou la convention dont il s'agit fussent nécessaires pour la continuation du voyage.

Art. 774. Le droit de gage des créanciers de navire sur le fret (art. 759) n'a d'effet qu'aussi longtemps que le fret est dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine.

Ce droit de gage est régi par les dispositions des articles précédents relatives au rang des créanciers.

En cas de cession du fret, le droit de gage des créanciers de navire peut être opposé également au cessionnaire, aussi longtemps que le fret est dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine.

L'armateur est, jusqu'à concurrence du fret qu'il a touché, tenu personnellement envers les créanciers de navire dont le droit de gage se trouve ainsi perdu en totalité ou en partie; il est tenu envers

chacun d'eux jusqu'à concurrence de la somme à laquelle son rang lui aurait donné droit si le fret touché avait été distribué [1].

La même obligation personnelle incombe à l'armateur pour le fret des marchandises chargées pour son compte. Cette obligation se détermine d'après le fret courant au lieu et à l'époque du chargement.

Art. 775. Quand l'armateur a employé le fret à désintéresser un ou plusieurs créanciers qui y avaient un droit de gage, il n'est responsable envers les créanciers d'un rang préférable que s'il est prouvé qu'il les a lésés en connaissance de cause.

Art. 776. Si l'armateur a, dans les cas prévus par les numéros 1 et 2 de l'article 767, touché le prix de vente, il est, jusqu'à concurrence du prix touché, tenu personnellement envers l'ensemble des créanciers de navire, de la même manière qu'il l'est envers les créanciers d'un voyage, dans le cas où il a touché le fret. (Art. 774-775.)

Art. 777. Quand l'armateur, après avoir eu connaissance de l'existence d'un créancier de navire, envers lequel il répond sur le navire et le fret, fait partir le navire en mer pour un nouveau voyage (art. 760), sans que l'intérêt du créancier de navire l'exige, il devient, en outre, responsable personnellement de la créance, jusqu'à concurrence de la somme qui serait revenue au créancier si la valeur que présentait le navire au commencement du voyage avait été distribuée entre les créanciers du navire suivant leurs rangs.

Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que le créancier aurait été entièrement désintéressé par cette distribution.

[1] Il n'est pas nécessaire que les droits du créancier de navire soient nés avant la réception du fret par l'armateur. L'article 774 s'applique donc aussi au cas où le fret a été payé par anticipation. (*Proc.-verb.*, VI, p. 2942 et suiv.)

Le présent article ne porte pas atteinte à l'obligation personnelle qui résulte pour l'armateur du fait d'avoir touché le fret qui était engagé au créancier. (Art. 774.)

Art. 778. L'indemnité pour sacrifice ou détérioration, dans les cas d'avaries grosses, prend, pour les créanciers de navire, la place de la valeur que l'indemnité représente.

La même disposition s'applique aux dommages-intérêts qui, en cas de perte ou de détérioration du navire, ou en cas de privation du fret par suite de perte ou détérioration des marchandises, sont dus à l'armateur par celui dont la faute a causé le dommage [1].

Si l'indemnité ou les dommages-intérêts ont été touchés par l'armateur, il est responsable envers les créanciers de navire jusqu'à concurrence des sommes qu'il a touchées, de la même manière qu'il l'est envers les créanciers d'un voyage, dans le cas où il a touché le fret. (Art. 774, 775.)

Art. 779. En cas de concurrence des créanciers de navire, qui exercent leur droit de gage avec d'autres créanciers gagistes ou tous créanciers quelconques, les créanciers de navire ont la préférence.

Art. 780. Les dispositions des articles 767 et 769, sur l'extinction des droits de gage des créanciers de navire, s'appliquent également aux autres droits de gage qui, d'après les législations particulières des divers États, sont acquis sur le navire ou une part de navire par une déclaration de volonté ou en vertu de la loi, et qui sont opposables aux tiers détenteurs.

[1] Le droit de gage des créanciers de navire ne s'exerce pas sur l'indemnité d'assurance à laquelle l'armateur peut avoir droit en cas de perte ou d'avaries du navire. La commission de Hambourg a repoussé, en effet, une disposition du projet prussien (article 682) qui introduisait cette règle. (*Procès-verbaux*, IV, p. 1606-1610; VIII, p. 4168-4172.)

La disposition de l'article 767-1° s'applique également aux droits de gage grevant une part de navire, en cas de vente forcée de cette part.

Pour le surplus, les droits des créanciers gagistes indiqués dans l'alinéa 1er ne sont pas régis par les dispositions de ce titre, mais par les lois particulières des divers États[1].

Art. 781. Parmi les droits de gage qui grèvent les marchandises, à raison du fret, de l'argent prêté à la grosse, des contributions à avaries grosses, des frais de sauvetage et d'assistance (art. 624, 626, 680, 727, 753), le droit de gage à raison du fret est primé par tous les autres. Parmi ceux-ci, le plus récent prime le plus ancien; ceux qui sont nés simultanément sont mis sur la même ligne. Les créances résultant des opérations que le capitaine a conclues à raison d'un même cas d'urgence sont considérées comme nées simultanément.

Dans les cas d'avaries grosses et de perte ou de détérioration par la faute d'autrui, on appliquera les dispositions de l'article 778; dans le cas de vente faite par le capitaine conformément à l'alinéa 3 de l'article 504 pour écarter ou amoindrir un dommage, on appliquera l'article 767-2°, et, si le prix de la vente est touché par celui pour le compte duquel elle a lieu, l'article 776.

[1] Cet objet est réglé notamment par les lois d'introduction: pour la Prusse (24 juin 1861), art. 59; et pour Hambourg (22 décembre 1865), art. 65-67. Pour Oldenbourg, une loi spéciale a été rendue le 3 avril 1876.

TITRE ONZIÈME.

DE L'ASSURANCE CONTRE LES DANGERS DE LA NAVIGATION MARITIME [1].

PREMIÈRE SECTION.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Art. 782 [2]. Tout intérêt estimable en argent qu'a une personne à ce qu'un navire ou une cargaison [3] surmonte les dangers de la navigation maritime [4], peut être l'objet d'une assurance maritime [5].

[1] On s'est beaucoup référé, pour la rédaction de ce titre, au plan revisé des assurances maritimes de Hambourg de 1853 (*Revidirter Plan Hamburgischer Seeversicherungen*), qui lui-même avait pris comme base le règlement de Hambourg sur les assurances et les avaries de 1731.

Il y a actuellement des conditions générales des assurances maritimes qui remontent à 1867 et sont adoptées par les compagnies d'assurance dans toutes les places maritimes de l'Allemagne, sauf à Brème où des conditions générales de ce genre ont été arrêtées en 1875. Ces conditions générales renferment les clauses ordinaires des polices qui reproduisent les dispositions du code ou y dérogent.

[2] Cet article correspond à l'article 334 du Code de commerce français.

La nécessité d'un intérêt pécuniaire de l'assuré implique que l'assurance est un contrat d'indemnité.

[3] L'intérêt de l'assuré doit se référer au navire ou à la cargaison, ou à tous les deux à la fois. Il n'y a donc pas assurance maritime quand le propriétaire d'une maison située sur le bord de la mer la fait assurer contre les dégradations que la mer peut lui causer.

[4] Dans le projet adopté en première lecture, l'article disait : les dangers de mer, *die Gefahren der See*. On a changé ces expressions en seconde lecture, pour indiquer que l'assurance peut s'appliquer aux risques auxquels les navires sont exposés dans les ports, y fussent-ils à demeure pour plusieurs mois, comme cela a lieu souvent pendant l'hiver.

[5] L'article 782 pose bien la règle générale à l'aide de laquelle on détermine les choses qui peuvent être assurées; mais ni cet article ni aucune autre disposition n'indiquent quelles personnes peuvent faire assurer. Le principe est que toute personne ayant un intérêt pécuniaire du genre indiqué par l'article 782 peut conclure un contrat d'assurance.

ART. 783. Peuvent être assurés notamment [1] :

Le navire [2] ;

Le fret [3] ;

Le prix de traversée des personnes [4] ;

Les marchandises ;

Les sommes prêtées à la grosse [5] ;

[1] L'article 783 ne contient qu'une énumération énonciative que peut servir facilement à compléter la règle générale de l'article 782.

[2] Il va de soi que les agrès, apparaux et victuailles, peuvent être assurés à part ; mais ordinairement l'assurance du navire les comprend. (V. art. 334, Code de commerce français.)

[3] En autorisant l'assurance du fret, le Code allemand repousse la prohibition de l'ordonnance française sur la marine de 1681, et adopte une règle admise actuellement dans la plupart des pays maritimes. Le Code de commerce français (art. 347) et quelques autres codes prohibent encore l'assurance du fret à faire ; mais cette prohibition est généralement condamnée. Un projet de loi, déjà adopté par le sénat français le 13 mai 1877, permet l'assurance du fret. Le code de Commerce belge revisé (art. 168) supprime aussi cette prohibition. (*Annuaire de législation étrangère de 1880*, p. 546.)

[4] Cette disposition s'applique à la fois à la créance du prix de transport des passagers et aux sommes nécessaires pour les faire parvenir au port de destination. L'assurance du prix de transport est conclue par l'armateur et n'est qu'une variété de l'assurance du fret. L'assurance des sommes nécessaires pour arriver à destination vise le cas où, par suite d'un accident, un navire ne peut continuer son voyage. Des dépenses deviennent alors nécessaires pour faire parvenir à destination les passagers. En règle générale elles sont à leur charge ; mais une stipulation formelle peut aussi en charger l'armateur. Dans le premier cas, ce sont les passagers qui ont intérêt à faire assurer la somme qui correspond à ces dépenses possibles ; dans le second, c'est l'armateur qui contracte l'assurance. Dans les principaux ports d'embarquement des émigrants, des règlements obligent les armateurs à faire assurer les sommes nécessaires pour faire achever, en cas d'accident, le voyage aux émigrants : on considère alors les armateurs comme concluant une assurance pour le compte des émigrants. (Voyez, pour plus de détails sur les assurances relatives aux émigrants, Lewis, t. II, p. 182 et 183.)

[5] Le prêteur à la grosse peut faire assurer aussi bien la prime de grosse que le capital. (Voy. ci-après, art. 807.) Au contraire, le Code de commerce français n'admet l'assurance que pour le capital prêté. (Art. 334 et 347, Code de commerce.) Mais le projet précité (note 3 *supra*) lève la prohibition de l'assurance du profit maritime, que le Code de commerce belge revisé (art. 168) a déjà fait disparaître.

Les frais de réparation d'avarie (*Havereigelder*) [1];

Les autres créances au payement desquelles sont affectés le navire, le fret, les prix de traversée ou les marchandises [2];

Le profit espéré des marchandises au port de destination (*imaginairer Gewinn*) [3];

Le droit de commission à gagner [4];

Les risques que l'assureur a pris à sa charge (réassurance) [5];

L'assurance de l'un de ces objets ne s'étend pas à un autre [6].

[1] On entend par là les sommes qui doivent être dépensées en cours de voyage pour réparer le navire ou la cargaison par suite d'un accident maritime. L'assurance de ces sommes peut être contractée, selon les cas, par l'armateur, les chargeurs ou les destinataires, les créanciers qui ont prêté les sommes dont il s'agit.

[2] Il ne faut pas croire que toutes les créances contre le propriétaire du navire ou des marchandises peuvent être l'objet d'une assurance maritime, ni que l'assurance ne peut s'appliquer qu'aux créances garanties par un droit de gage sur le navire ou sur la cargaison. L'article 783 ne vise que les créances à raison desquelles les créanciers n'ont d'action que sur le navire ou les marchandises et les créances de ceux qui n'ont le droit d'agir sur la fortune de terre que subsidiairement.

[3] L'assurance du profit espéré est défendue par le Code de commerce français. Le projet de loi précité (note 3 de la page 333) la permet, comme l'autorise aussi le Code de commerce belge revisé. (Art. 168.)

[4] Il s'agit de l'assurance du droit de commission stipulé par un commissionnaire pour des marchandises qui lui ont été consignées. Il va de soi qu'un courtier pourrait aussi faire assurer son droit de courtage. L'article 30 (al. 2) des conditions générales d'assurances de Brême le dit du reste formellement.

[5] On admet sans difficulté l'assurance de la solvabilité de l'assureur; mais il ne faut pas la confondre avec la réassurance: ce n'est pas non plus une assurance maritime. (V. Lewis, tome II, page 188.)

Le Code de commerce allemand n'a pas tranché d'une façon générale la question de savoir si le coût de l'assurance peut être assuré. Une disposition qui admettait l'affirmative a été repoussée dans les Conférences de Hambourg. On s'est borné à indiquer, dans les articles 800, 801 et 803, les cas dans lesquels l'assurance du coût de l'assurance est permise.

[6] Il résulte de là que l'objet de l'assurance doit être clairement indiqué dans la police. Aussi l'article 2 des conditions générales des assurances maritimes de 1867, après avoir reproduit l'article 783, dernier alinéa, ajoute : « C'est pourquoi l'assureur doit avoir soin que l'intérêt assuré (l'objet de l'assurance) soit bien désigné dans le contrat d'assurance. Une assurance ne lie pas l'assureur, quand l'objet de celle-ci a été désigné inexactement. »

Art. 784. La créance des loyers du capitaine et des gens de l'équipage ne peut pas être assurée [1].

Art. 785. Celui qui contracte une assurance peut faire assurer ou son propre intérêt (assurance pour son propre compte), ou l'intérêt d'un tiers (assurance pour compte d'autrui), et, dans le dernier cas, il peut désigner ou non l'assuré.

Il peut aussi laisser dans l'incertitude le point de savoir si l'assurance est faite pour son propre compte ou pour compte d'autrui (assurance pour compte de qui il appartiendra). Lorsqu'il est prouvé qu'une assurance pour compte de qui il appartiendra est faite pour le compte d'autrui, on applique les dispositions relatives à l'assurance pour compte d'autrui.

L'assurance est considérée comme faite pour le compte de celui qui la contracte, quand le contrat n'indique pas qu'elle est faite pour compte d'autrui ou pour compte de qui il appartiendra.

Art. 786. L'assurance pour compte d'autrui n'est obligatoire

[1] La même prohibition existe dans tous les pays, pour les loyers des gens de l'équipage, et dans tous les États autres que la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique pour les loyers du capitaine.

Il ne s'agit, dans l'article 784, que de l'assurance conclue par les gens de l'équipage et par le capitaine. L'armateur peut faire assurer les loyers. (Article 800 ci-après.)

On a refusé, dans les conférences de Hambourg, d'admettre la règle de l'article 784 pour les personnes exerçant des fonctions sur le navire, mais qui ne sont pas comprises dans l'équipage.

L'article 784 ne parle que des loyers. Aussi est-on d'accord pour reconnaître, conformément du reste aux explications données dans les Conférences de Hambourg, que l'article 784 est étranger à la part du profit et du fret à laquelle les gens de mer peuvent avoir droit.

Le projet prussien (art. 604) déclarait nulle, outre l'assurance de la créance des loyers, celle des marchandises et objets destinés à des armées, à des forteresses ou à des magasins ennemis. Le projet soumis en première lecture aux membres des Conférences de Hambourg posait en règle générale qu'on ne pouvait pas assurer contre les risques d'un acte illicite accompli par l'assuré. On retrancha cette disposition comme ne faisant que consacrer une règle de droit commun reconnue par toutes les législations.

pour l'assureur que si elle a été contractée par un mandataire de l'assuré ou par une personne qui a déclaré à l'assureur l'absence de mandat lors de la conclusion du contrat.

Si cette déclaration n'a pas été faite, le défaut de mandat ne peut pas être couvert par une ratification postérieure [1].

Si la déclaration a été faite, l'obligation de l'assureur n'est pas subordonnée à la ratification postérieure de l'assuré [2].

L'assureur qui, selon les dispositions de cet article, n'est pas lié par le contrat d'assurance, a, lors même qu'il en oppose la nullité, droit à la prime entière [3].

Art. 787. Quand l'assurance est conclue au nom de l'assuré, par un fondé de pouvoirs, par un gérant sans mandat ou par tout autre représentant de l'assuré, le représentant n'est pas considéré comme assuré dans le sens du présent code, et l'assurance elle-même n'est pas considérée comme une assurance pour compte d'autrui [4].

Dans le doute, on doit admettre que l'assurance même qui porte sur l'intérêt d'un tiers désigné, est une assurance pour compte d'autrui.

Art. 788. L'assureur est tenu de délivrer à l'assuré, sur sa

(1) Dans l'intention d'éviter les fraudes, on a repoussé la règle selon laquelle la ratification équivaut au mandat.

(2) Le contrat existe et est parfait avant la ratification; mais il va de soi que, tant qu'elle n'a pas eu lieu, le payement de l'indemnité ne peut pas être exigé.

(3) On a considéré qu'en ce cas le contrat d'assurance existe bien, mais que le preneur de l'assurance doit perdre tous droits contre l'assureur pour avoir manqué à l'une de ses obligations en ne déclarant pas qu'il agissait pour compte d'autrui.

(4) L'article 787 a pour but d'indiquer qu'au cas de mandat, il n'y a pas assurance pour compte d'autrui. On applique à l'assurance conclue par un mandataire les règles ordinaires du droit civil.

Le dernier alinéa de l'article 787 écarte l'opinion selon laquelle la désignation du nom de l'assuré faite par le preneur de l'assurance impliquerait l'existence d'un mandat.

demande, un écrit signé par lui (police) et constatant le contrat d'assurance [1].

Art. 789. La circonstance qu'au moment de la conclusion du contrat aucun dommage à réparer ne pouvait plus se produire ou que le dommage à réparer s'était déjà produit, n'a pas d'influence sur la validité du contrat d'assurance.

Toutefois, si les deux parties connaissaient cette circonstance, le contrat est nul comme assurance.

Si l'assureur seul savait qu'aucun dommage à réparer ne pouvait plus se produire, ou si l'assuré seul savait que le dommage à réparer s'était déjà produit, le contrat ne lie pas la partie qui a ignoré l'état des choses. Dans le second cas, l'assureur, lors même qu'il invoque la nullité de l'assurance, a droit à la prime entière [2].

Dans le cas où l'assurance a été conclue par un représentant de l'assuré, il y a lieu d'appliquer l'article 810 (2e alinéa); dans le

[1] D'après le projet prussien (art. 330), le contrat d'assurance devait être constaté par écrit. Cette disposition fut repoussée dans les Conférences de Hambourg comme ne concordant pas avec la règle selon laquelle les actes de commerce ne sont soumis à aucune forme. L'assuré a seulement le droit de réclamer la délivrance d'une police. En Grande-Bretagne, un écrit est exigé pour la validité de l'assurance (30 et 31, Vict. c. 23 s. 7). Le Code de commerce français (art. 332) dit que « le contrat d'assurance est rédigé par écrit; » mais, selon l'opinion la plus générale, l'écrit n'est ici exigé que *ad probationem*.

[2] Le Code allemand n'a pas admis de présomption analogue à celle de l'article 366 du Code de commerce français, présomption que les polices en usage en France ont, du reste, toujours le soin d'écarter. Le projet prussien et le projet soumis aux Conférences de Hambourg contenaient une disposition d'après laquelle on aurait présumé la mauvaise foi de l'assuré quand, depuis l'accident, il se serait écoulé assez de temps pour qu'il eût pu en être instruit. On fit remarquer contre cette présomption que, si elle était admise, il serait juste d'en admettre une semblable contre l'assureur. On ajouta qu'on mettait à la charge de l'assuré une preuve presque impossible, en l'obligeant à prouver qu'il n'avait pas connu un fait dont régulièrement il aurait dû avoir connaissance. Il résulte du rejet de cette disposition que c'est à celui qui allègue la mauvaise foi de l'autre contractant à la prouver.

cas de l'assurance pour compte d'autrui, l'article 811; et, dans le cas d'assurance de plusieurs objets ou d'un ensemble d'objets, l'article 814.

Art. 790. La valeur entière de l'objet assuré est la valeur d'assurance.

La somme assurée ne peut dépasser cette valeur.

L'assurance contractée pour une somme supérieure n'est pas valable pour l'excédent [1].

Art. 791. En cas d'assurances conclues simultanément, si le montant total des sommes assurées dépasse la valeur d'assurance, tous les assureurs réunis ne sont obligés que jusqu'à concurrence de cette valeur, et chacun d'eux ne l'est que pour une partie de la valeur d'assurance proportionnelle au rapport existant entre la somme assurée par lui et le montant total des assurances. Dans le doute on présume que les assurances ont été conclues simultanément.

On doit considérer comme assurances simultanées celles qui sont constatées par une police unique et celles aussi qui sont conclues le même jour [2].

Art. 792. Si un objet déjà assuré pour son entière valeur est assuré de nouveau, la seconde assurance est dépourvue d'effet,

(1) Voy. art. 791 à 807.

L'assurance serait entièrement nulle s'il y avait eu une fraude entraînant, d'après les principes généraux du droit, la nullité du contrat. (Voy. art. 357 et 358 du Code de commerce français.)

(2) Il y a là une simple présomption qu'on peut détruire par la preuve contraire.

Il faut remarquer que toutes les assurances conclues le même jour sont considérées comme ayant une date unique, sans qu'on s'attache aux heures. Au contraire, en France, les polices devant indiquer si elles sont faites avant ou après midi (art. 332 du Code de commerce français), la police souscrite avant midi est traitée comme antérieure à celle qui est souscrite le même jour après midi.

en tant qu'elle est faite pour le même temps et contre les mêmes risques (double assurance).

Si la première assurance ne couvre pas la valeur entière de l'objet assuré, la seconde assurance, en tant qu'elle a été faite pour le même temps et contre les mêmes risques, n'est valable que pour la portion non couverte par la première assurance [1].

Art. 793. L'assurance postérieure produit néanmoins ses effets, nonobstant l'assurance antérieure :

1° Quand, lors de la conclusion de la seconde assurance, il a été stipulé que les droits dérivant de la première seraient cédés au second assureur;

2° Quand la seconde assurance a été faite sous la condition que l'assureur ne serait obligé que dans la mesure de la somme que l'assuré ne pourrait pas obtenir du premier assureur, à raison de son insolvabilité, ou dans la mesure où la première assurance serait frappée de nullité;

3° Quand le premier assureur a été libéré de ses obligations par une renonciation de l'assuré à ses droits dans la mesure où cela était nécessaire pour éviter une double assurance, et que le second assureur en a été prévenu lors de la seconde assurance. Le premier assureur a droit dans ce cas, malgré sa libération, à la prime entière.

Art. 794. Dans le cas où il y a double assurance, c'est la seconde et non la première qui est valable, quand la première a été conclue sans mandat pour compte d'autrui et que la seconde assu-

[1] La même règle se trouve dans le Code de comm. français. (Art. 359.) En Grande-Bretagne, on admet que l'assuré peut agir contre l'un des assureurs pour la totalité de l'indemnité, sauf à celui-ci à recourir contre les autres assureurs pour que l'indemnité soit répartie proportionnellement à la somme assurée par chacun. Aux États-Unis d'Amérique, on admet la règle des Codes français et allemand.

rance a été conclue par l'assuré lui-même, pourvu que, dans ce cas, lors de la conclusion de la seconde assurance, l'assuré ne fût pas encore averti de l'existence de la première assurance, ou que, lors de la conclusion de la seconde assurance, l'assuré eût déclaré à l'assureur qu'il repoussait la première assurance [1].

Les droits du premier assureur, quant à la prime, se déterminent, dans ces cas, d'après les articles 900 et 901 [2].

Art. 795. Lorsque plusieurs assurances ont été faites simultanément ou successivement, la renonciation postérieure aux droits existant contre un assureur n'a pas d'influence sur les droits et les obligations des autres assureurs.

Art. 796. Quand la somme assurée n'atteint pas la valeur d'assurance, l'assureur, en cas de dommage partiel, n'est tenu d'en indemniser l'assuré qu'à raison de la proportion existant entre la somme assurée et la valeur d'assurance.

Art. 797. Si la convention des parties évalue à une somme déterminée la valeur d'assurance (police évaluée), cette évaluation sert de règle entre les parties [3] pour la valeur d'assurance.

[1] Le Code de commerce français s'est borné à poser la règle générale de l'article 359, sans prévoir les cas très pratiques visés ici par le Code allemand. Mais les commentateurs s'accordent généralement à reconnaître que l'article 359 ne peut pas être appliqué sans distinction, et ils proposent, pour les cas prévus par le Code allemand, des solutions analogues à celles que ce code consacre. (Voy. de Courcy, *Questions de droit maritime*, t. I, pages 353 et suiv.)

[2] L'article 794 est étranger au cas où il s'agit d'assurances conclues par des mandataires. Les mandants sont, d'après les principes généraux, réputés être intervenus aux contrats. Peu importe qu'ils aient ignoré que les mandataires ont exécuté leurs ordres.

[3] Cette évaluation n'est pas obligatoire pour les tiers. Ainsi un second assureur qui prétend que la valeur de la chose assurée est déjà entièrement couverte par une assurance antérieure, n'est pas lié par l'évaluation que celle-ci contient.

Quand il y a réduction de l'évaluation, cela ne modifie pas la proportion qui

Cependant l'assureur a le droit de réclamer une réduction de l'évaluation s'il prouve qu'elle est d'une exagération considérable. Lorsque le profit espéré est évalué, l'assureur, dans le cas où il conteste l'évaluation, doit prouver qu'elle dépassait le profit que, d'après les calculs du commerce, on pouvait attendre lors de la conclusion du contrat [1].

Une police contenant la clause « évaluée provisoirement » est assimilée à une police ne contenant pas d'évaluation (*offene Polize*, police ouverte), tant que l'évaluation provisoire n'a pas été transformée en évaluation définitive [2].

Dans l'assurance du fret, on ne doit s'attacher à l'évaluation, pour le dommage à réparer par l'assureur, que lorsqu'il y a sur ce point une stipulation spéciale [3].

Art. 798. Quand, dans un contrat, plusieurs objets ou un ensemble d'objets ont été compris dans une seule évaluation, mais que plusieurs de ces objets ont été évalués séparément, ces objets doivent aussi être considérés comme assurés séparément [4].

Art. 799. A défaut de convention contraire, la valeur d'assurance du navire est la valeur qu'a le navire au moment où les risques commencent pour l'assureur.

existait entre la somme assurée et le montant de l'évaluation. Si donc un navire évalué 100,000 marcs est assuré pour 50,000 marcs et si l'évaluation est réduite à 25,000 marcs, l'assurance ne vaudra jamais que pour la moitié, qui sera alors de 12,500 marcs.

(1) Le projet prussien admettait que le profit espéré ne devait pas dépasser 10 p. o/o. On a repoussé cette disposition parce qu'avec elle l'assuré pouvait n'être pas entièrement couvert.

(2) Cela implique que, quand il y a en évaluation définitive, la police est réputée avoir contenu une évaluation dès l'origine.

(3) Cette disposition s'explique par un usage d'après lequel on évalue souvent le fret, soit pour déterminer le montant de la prime, soit pour indiquer si l'assurance est totale ou partielle.

(4) Cette disposition est très importante, notamment au point de vue du délaissement et du calcul des franchises.

Cette disposition s'applique aussi lorsque le navire est évalué [1].

Art. 800. Les frais d'armement, les loyers des gens de mer et les frais d'assurance peuvent être assurés en même temps que le navire ou séparément, en tant qu'ils ne se trouvent pas déjà assurés par l'assurance du fret brut. Ces dépenses ne sont considérées comme comprises dans l'assurance du navire qu'en vertu d'une stipulation formelle [2].

Art. 801. Le fret peut être assuré jusqu'à concurrence de son montant brut, en tant qu'il ne se trouve pas déjà assuré par l'assurance des frais d'armement, des loyers des gens de l'équipage et des frais d'assurance.

On considère comme valeur d'assurance du fret le montant du fret convenu dans les affrètements, et, à défaut de fret convenu ou quand il y a des marchandises chargées pour le compte de l'armateur, le montant du fret ordinaire. (Art. 620 [3].)

Art. 802. Quand, dans l'assurance du fret, il n'est pas dit si le fret est assuré en entier ou pour partie, il est réputé assuré en entier.

Quand il n'est pas dit si l'assurance porte sur le fret brut ou sur le fret net, elle est réputée porter sur le fret brut.

Quand le fret de l'aller et le fret du retour [4] sont assurés pour

[1] Cet alinéa vise le cas où il y aurait une demande de réduction de l'évaluation contenue dans la police, conformément à l'article 797.

[2] Il y a là une application du principe selon lequel l'assurance maritime est un contrat d'indemnité.

[3] Cette disposition est aussi applicable au prix de transport des passagers.

[4] Cet alinéa vise le cas où le fret d'aller et le fret de retour assurés s'appliquent à deux voyages distincts. Il est étranger au cas où un fret a été stipulé d'une façon indivisible pour l'aller et le retour. Alors il n'y a qu'un seul objet assuré,

une somme unique, et quand il n'est pas dit quelle portion de cette somme se réfère au fret de l'aller et quelle portion se réfère au fret du retour, la moitié de cette somme est attribuée au fret d'aller et l'autre moitié au fret de retour.

Art. 803. On considère comme valeur d'assurance des marchandises, à défaut d'autre base d'estimation fixée par la convention des parties, la valeur que les marchandises ont au lieu et au temps du chargement, en y ajoutant tous les frais jusqu'à la mise à bord y compris les frais d'assurance [1].

Le fret comme les dépenses faites durant le voyage et au port de destination ne sont compris dans l'assurance qu'en vertu d'une convention expresse.

Ces dispositions s'appliquent même lorsque la valeur d'assurance des marchandises a été fixée [2].

Art. 804. Lorsque les frais d'armement ou les loyers des gens de l'équipage ont été soit assurés séparément, soit compris dans l'assurance du fret brut, ou lorsqu'en cas d'assurance sur facultés, le fret ou les dépenses faites durant le voyage et au port de destination ont été assurés, l'assureur n'est tenu à aucune indemnité pour la portion de ces dépenses qui a été épargnée par suite d'un événement de mer.

Art. 805. Le profit espéré ou la commission ne doivent être réputés compris dans l'assurance des marchandises, même quand la valeur d'assurance des marchandises a été fixée, qu'en cas de convention expresse.

Dans le cas où le profit espéré est compris dans l'assurance, si

[1] Même disposition dans le Code français. (Art. 393.)

[2] On se réfère alors à l'article 803 pour déterminer si l'évaluation a été exagérée et si, par suite, il y a lieu à réduction en vertu de l'article 797.

la valeur d'assurance est évaluée, mais qu'on n'ait pas déterminé quelle partie de l'évaluation représente le profit espéré, on doit admettre que 10 p. o/o de cette évaluation représentent ce profit. Lorsque le profit espéré est compris dans l'assurance, et qu'il n'a pas été fait d'évaluation, ce profit est réputé équivaloir à 10 p. o/o de la valeur d'assurance des marchandises. (Art. 803.)

Les dispositions du second alinéa s'appliquent aussi lorsque l'assurance comprend le droit de commission, en remplaçant le chiffre de 10 par celui de 2 p. o/o.

Art. 806. Si le profit espéré ou le droit de commission sont assurés séparément, sans que la valeur d'assurance soit évaluée, on doit admettre, dans le doute, que la somme assurée représente également la valeur d'assurance [1].

Art. 807. Le prêteur peut faire assurer les sommes prêtées à la grosse, y compris la prime.

Si, dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse, les objets affectés au prêt ne sont pas indiqués, on doit admettre que le navire, le fret et la cargaison ont été affectés au prêt. Lorsqu'en réalité ces objets n'ont pas été tous engagés, l'assureur seul peut invoquer la disposition précédente.

Art. 808. L'assureur qui a exécuté ses obligations et a indemnisé l'assuré d'un dommage dont celui-ci pouvait réclamer la réparation à un tiers, est subrogé jusqu'à due concurrence [2] aux droits de l'assuré contre ce tiers, sauf toutefois les dispositions du second alinéa de l'article 778 et du second alinéa de l'article 781 [3].

[1] L'article 25 des conditions générales des assurances maritimes de 1867 reproduit cette disposition.

[2] Cette disposition fait allusion au cas où l'assurance n'a été que partielle.

[3] C'est-à-dire que l'assureur est primé par les créanciers du navire.

L'assureur peut, à ses frais, exiger de l'assuré un écrit authentique constatant sa subrogation aux droits de l'assuré contre les tiers.

L'assuré est responsable de tout acte portant atteinte à ces droits.

Art. 809. En cas d'assurance d'une créance garantie par un objet exposé aux risques de mer, l'assuré est obligé, quand un dommage se produit, de céder à l'assureur qui a exécuté ses obligations ses droits contre le débiteur, dans la mesure de l'indemnité payée par l'assureur.

L'assuré n'est pas tenu de faire valoir ses droits contre son débiteur avant de recourir contre l'assureur [1].

DEUXIÈME SECTION.

DES DÉCLARATIONS À FAIRE LORS DE LA CONCLUSION DU CONTRAT.

Art. 810. Celui qui conclut une assurance soit pour son compte, soit pour le compte d'autrui, est tenu, lors de la conclu-

[1] Les conditions générales des assurances maritimes de 1867 contiennent, dans l'article 28, des dispositions qui reproduisent et développent l'article 809 du Code de commerce. Voici la traduction de cet article 28 :

« En cas d'assurance d'une créance garantie par une chose exposée aux risques de mer, la valeur d'assurance de cette chose et non le montant de la créance qui peut la dépasser sert à déterminer le montant de l'obligation de l'assureur.

« Quand l'assureur, en cas de dommage, a exécuté son obligation envers l'assuré, il a les droits de l'assuré contre le débiteur jusqu'à concurrence de la somme payée à l'assuré. L'assuré est tenu, d'après le désir de l'assureur, de lui céder ses droits contre le tiers débiteur jusqu'à concurrence de l'indemnité acquittée, en lui donnant tous les renseignements nécessaires et en lui fournissant tous les moyens de preuves utiles, ou d'agir en conformité de l'article 71, c'est-à-dire de plaider en son nom.

« L'assuré est garant de l'existence de la créance, et doit, sur la demande de l'assureur, lui fournir une caution pour garantir cette obligation.

« Si, par suite de la circonstance que la créance de l'assuré n'est couverte qu'en partie par les objets exposés aux risques de mer, l'assureur doit exercer avec l'assuré des poursuites contre le tiers débi-

sion du contrat, de déclarer à l'assureur toutes les circonstances connues de lui qui, à raison de leur importance pour l'appréciation du risque, peuvent influer sur la volonté de l'assureur, soit quant à la conclusion même du contrat, soit quant à ses diverses conditions [1].

Lorsque le contrat est conclu pour l'assuré, par un représentant, celui-ci doit déclarer aussi celles de ces circonstances qu'il connaît.

Art. 811. En cas d'assurance pour le compte d'autrui, les circonstances connues de l'assuré lui-même ou de l'intermédiaire employé par lui doivent aussi être déclarées à l'assureur, lors de la conclusion du contrat.

La connaissance que peut avoir l'assuré ou l'intermédiaire n'est pas prise en considération, quand la circonstance dont il s'agit a été connue si tard de ceux-ci que, sans l'emploi de moyens extraordinaires [2], ils ne pouvaient pas en avertir celui qui a fait assurer.

La connaissance que peut avoir l'assuré n'est pas non plus prise en considération quand l'assurance a été conclue sans mandat de sa part et à son insu.

teur, l'assuré a un droit de préférence dans le cas où le débiteur n'exécute pas son obligation pour la partie non couverte par les choses exposées aux risques de mer.»

(1) Le projet prussien (art. 615 et 616) contenait une énumération des circonstances importantes que l'assuré doit déclarer à l'assureur. On a rejeté cette énumération en alléguant qu'elle ne pouvait être limitative et qu'il pouvait se faire que, dans certains cas, les circonstances énumérées n'eussent pas une importance décisive.

(2) Les tribunaux apprécient, d'après les circonstances, si un moyen de communication est ou non extraordinaire.

Dans les Conférences de Hambourg, on a indiqué, parmi les moyens de communication extraordinaires, le télégraphe. Les lignes télégraphiques se sont tellement multipliées que cette solution ne peut plus être admise d'une façon absolue. L'article 30 des conditions générales des assurances maritimes de 1867 dispose, par suite, que «la question de savoir si l'emploi du télégraphe doit, dans l'espèce, être rangé au nombre des moyens de communication ordinaires ou extraordinaires, dépend des circonstances.»

Art. 812. En cas d'inobservation de l'obligation indiquée dans les deux articles précédents, l'assurance n'est point obligatoire pour l'assureur [1].

Cette disposition est pourtant inapplicable lorsque la circonstance non déclarée était connue de l'assureur ou pouvait être supposée connue de lui [2].

Art. 813. L'inexactitude dans les déclarations faites par l'assuré, lors de la conclusion du contrat, relativement à une circonstance importante (art. 810), entraîne la nullité du contrat au profit de l'assureur, à moins que celui-ci n'ait connu l'inexactitude de la déclaration [3].

Cette disposition s'applique sans qu'il y ait à distinguer selon que la déclaration inexacte a été faite sciemment ou par erreur, par suite d'une faute ou sans faute.

Art. 814. Quand, dans l'assurance de plusieurs objets ou d'un ensemble d'objets, il est contrevenu aux dispositions des articles 810 à 813 relativement à une circonstance ne concernant qu'une partie des objets assurés, le contrat demeure obligatoire pour l'as-

[1] Peu importe qu'en fait la circonstance qui n'a pas été déclarée n'ait pas influé sur le risque. (Cpr. art. 348 du Code de commerce français.)

[2] L'article 31 des conditions générales des assurances maritimes de 1867 reproduit l'article 812 (1er alinéa), et continue en ces termes : « Cette disposition ne s'applique pas toutefois quand la circonstance non déclarée était connue de l'assureur, ou qu'au moment où la déclaration aurait dû avoir lieu, cette circonstance était, dans le lieu de la conclusion du contrat, connue dans le public en général ou connue à la Bourse, de telle sorte que l'assuré devait croire que l'assureur en avait aussi connaissance. Le seul fait qu'une nouvelle a été publiée dans les parties de journaux consacrées aux événements de la navigation maritime ou a été affichée dans un local public ne suffit pas pour qu'on doive admettre que cette nouvelle était connue de l'assureur ou était notoire. »

[3] L'assuré ne peut pas se borner à alléguer, comme dans le cas de l'article 812, qu'il devait supposer que l'assureur connaissait exactement les faits.

sureur quant à l'autre partie. Pourtant le contrat est nul pour l'assureur, même quant à cette partie, s'il appert que celui-ci n'aurait pas consenti à assurer cette partie séparément, aux mêmes conditions.

Art. 815. L'assureur a droit à la prime entière dans les cas prévus aux articles 810 à 814, même quand il invoque la nullité partielle ou totale du contrat [1].

TROISIÈME SECTION.

OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ.

Art. 816. La prime, sauf convention contraire, doit être payée aussitôt après la conclusion du contrat et, si une police est réclamée, contre la délivrance de la police.

Celui qui fait assurer est tenu du payement de la prime.

En cas d'assurance pour le compte d'autrui, si celui qui a fait assurer est devenu insolvable et qu'il n'ait point encore reçu la prime de l'assuré, l'assureur peut agir aussi en payement de la prime contre l'assuré [2].

Art. 817. Lorsqu'à la place du voyage assuré un autre voyage est entrepris avant que les risques aient commencé à courir pour l'assureur [3], celui-ci est libéré de toute obligation dans les

[1] Cet article s'applique aussi bien dans le cas de négligence ou d'erreur que dans le cas de fraude.

[2] Cette disposition est inapplicable au cas où l'assurance a été conclue par un mandataire. Alors, d'après les principes généraux du droit, le mandant seul est tenu du payement de la prime.

L'article 816 (3e al.) ne fait retomber la perte sur l'assureur que si l'assuré a déjà payé une fois la prime, parce que l'assureur a fait crédit à celui qui a conclu l'assurance pour compte d'autrui.

[3] Voyez l'article 827 sur le moment à partir duquel les risques commencent à être à la charge de l'assureur.

assurances du navire et du fret [1]; dans les autres assurances, l'assureur ne supporte les risques du voyage entrepris que lorsque le changement de voyage n'a eu lieu ni par le fait de l'assuré, ni sur son ordre ou avec son approbation [2].

Si le voyage assuré est changé après que les risques ont commencé à courir pour l'assureur, celui-ci ne répond pas des événements survenus après le changement du voyage. Il répond pourtant de ces événements quand le changement de voyage n'a eu lieu ni par le fait de l'assuré ni sur son ordre ou avec son approbation, ou lorsqu'il a été nécessité par un cas de force majeure, à moins que celui-ci n'ait sa cause dans un risque dont l'assureur n'a point à répondre.

Le voyage est changé dès l'instant où la résolution de diriger le navire sur un autre port de destination est mise à exécution, quand même le navire ne serait pas encore sorti de la route commune aux deux ports de destination. Cette disposition s'applique à tous les cas prévus tant dans le premier que dans le second alinéa de cet article.

Art. 818. Lorsque le commencement ou la fin du voyage sont indûment retardés par l'assuré ou en vertu de ses ordres ou avec son approbation, lorsqu'on s'écarte de la route correspondant au voyage assuré ou lorsqu'on relâche dans un port dont l'entrée ne peut pas être considérée comme comprise dans le voyage assuré [3], ou lorsque l'assuré aggrave ou change les risques d'une

[1] Pour justifier cette disposition rigoureuse, on a dit, dans les Conférences de Hambourg, que le changement de voyage a lieu par le fait du capitaine, qui n'agit pas alors comme agent maritime, et dont, par suite, l'armateur doit complètement répondre.

[2] Le motif allégué pour justifier la décision relative aux assurances autres que celles du navire et du fret, c'est que la plupart du temps, dans ces assurances, l'assuré ne peut pas empêcher le changement de voyage.

[3] Les capitaines peuvent relâcher non seulement dans les ports formellement désignés, mais dans les ports où il est d'usage de faire relâche quand on fait certains voyages. L'article 60,

autre manière, notamment quand il n'exécute pas une convention faite sur ce point, l'assureur ne répond pas des événements postérieurs.

Il en répond cependant :

1° Quand il appert que l'aggravation ou le changement des risques n'a pas pu exercer d'influence sur l'événement postérieur;

2° Quand l'aggravation ou le changement des risques a été causé par un cas de force majeure après que les risques avaient commencé à courir pour l'assureur, à moins que ce cas de force majeure n'ait sa cause dans un risque qui n'est pas à la charge de l'assureur;

3° Quand le capitaine a été contraint de changer de route par des considérations d'humanité.

Art. 819. Quand, lors de la conclusion du contrat, le capitaine a été désigné, cette désignation n'implique pas par elle seule la promesse que le capitaine dénommé conservera la direction du navire [1].

Art. 820. Dans l'assurance des marchandises, l'assureur ne répond d'aucun événement quand ces marchandises ne sont pas transportées par le navire désigné. Il est cependant responsable dans la mesure fixée par le contrat lorsque, après le commencement des risques, les marchandises ont été transportées autre-

alinéa 5 (*Conditions générales des assurances maritimes de 1867*), contient une énumération relative à ce dernier point.

[1] Cet article est étranger à la question de savoir si une fausse indication du capitaine rend le contrat nul au profit de l'assureur, en vertu de l'article 810. On a voulu que cette question fût résolue selon les circonstances et conformément aux principes généraux. L'article 25 (*Conditions générales des assurances maritimes de 1867*) admet la nullité de l'assurance quand l'assuré a fait une déclaration frauduleuse relativement au capitaine.

ment que par le navire désigné sans l'ordre et sans l'approbation de l'assuré, ou quand cela a eu lieu à la suite d'un accident, à moins que cet accident n'ait sa cause dans un risque dont l'assureur n'a pas à répondre [1].

Art. 821. Quand une assurance sur marchandises est faite sans désignation du navire ou des navires (navires incertains ou non-dénommés), l'assuré, dès qu'il apprend sur quel navire sont chargées les marchandises assurées, doit en faire part à l'assureur.

En cas d'inexécution de cette obligation, l'assureur ne répond d'aucun accident qui atteint les marchandises chargées.

Art. 822. Tout accident doit être annoncé à l'assureur, dès que la nouvelle en arrive à celui qui a fait assurer ou à l'assuré, quand ce dernier a connaissance de l'assurance. Dans le cas contraire, l'assureur a le droit de déduire de l'indemnité la somme dont elle aurait été diminuée si l'accident avait été annoncé à temps.

Art. 823. L'assuré est tenu, quand un accident se produit, de faire tout son possible tant pour sauver les objets assurés que pour éviter de plus grands dommages [2].

Il doit pourtant, s'il est possible, consulter d'avance l'assureur sur les mesures à prendre.

QUATRIÈME SECTION.

ÉTENDUE DES RISQUES.

Art. 824. L'assureur supporte tous les risques auxquels le navire ou la cargaison sont exposés pendant la durée de l'assurance,

[1] Comp. art. 361, C. de com. français.

[2] Les frais faits par l'assuré lui sont remboursés par l'assureur conformément à l'article 838 (3e al.).

à moins que le contraire ne résulte de la convention ou des dispositions suivantes [1].

Il supporte notamment :

1° Les risques provenant des éléments et de tous événements de mer, même quand ils ont été causés par la faute d'un tiers, comme : voie d'eau, échouement, bris, naufrage, incendie, explosion, foudre, tremblement de terre, endommagement causé par la glace, etc. [2];

2° Les risques de guerre et des décisions d'autorités souveraines;

3° Les risques d'une saisie prononcée sur la demande d'un tiers sans la faute de l'assuré;

4° Les risques de vol, comme les risques de piraterie, de pillage et d'autres actes de violence;

5° Les risques d'affectation des marchandises assurées à des prêts à la grosse pour la continuation du voyage ou d'actes de disposition de ces marchandises par vente ou emploi fait dans la même intention (art. 507 à 510, 734);

6° Les risques de la fraude ou de la faute d'une personne de l'équipage, s'il en résulte un dommage pour l'objet assuré [3];

[1] Le premier alinéa de l'article 824 contient le principe général; les alinéas suivants font une énumération qui n'est pas limitative.

[2] On a indiqué, dans les Conférences de Hambourg, que l'arrêt du navire par les glaces (*Einfrieren*) ne constitue pas plus que des vents contraires un accident dont l'assureur réponde; c'est un événement naturel.

[3] Il s'agit là de ce qu'on appelle souvent *la baraterie de patron*. D'après l'*allgemeines Landrecht* prussien (2e partie, titre VIII, art. 2216), l'assureur n'était tenu que subsidiairement de la baraterie de patron.

Le Code de com. français (art. 353) admet que l'assureur ne répond pas «des prévarications et fautes du capitaine ou de l'équipage connues sous le nom de *baraterie de patron*, s'il n'y a convention contraire.» Les polices françaises contiennent toutes cette clause contraire. En Grande-Bretagne, l'assurance s'applique aux fautes du capitaine.

Il faut bien remarquer la restriction

7° Les risques d'abordage des navires, sans distinction entre le cas où l'assuré éprouve un préjudice direct par suite de l'abordage et le cas où il subit un préjudice indirect à raison de son obligation de réparer le dommage causé à un tiers [1].

Art. 825. Les dommages suivants ne sont pas à la charge de l'assureur :

1° Dans l'assurance du navire ou du fret [2] :

Le dommage résultant de ce que le navire a pris la mer en état d'innavigabilité ou sans être convenablement armé ou équipé, ou sans les papiers de bord nécessaires (art. 480) [3];

Le dommage qui, hors le cas d'abordage [4], résulte de la responsabilité de l'armateur envers un tiers pour le préjudice causé par une personne de l'équipage (art. 451 et 452);

2° Dans l'assurance du navire :

Le dommage résultant de l'usure ordinaire du navire et de ses agrès;

contenue dans les derniers mots de l'article 824 (6°); il en résulte que l'assureur ne répond pas des fautes que commet le capitaine, par exemple, en contractant des dettes exagérées, en empruntant à la grosse d'une façon excessive, etc.

(1) En France, la question de savoir si l'assurance d'un navire comprend l'indemnité due par le propriétaire du navire assuré par suite du dommage causé à un navire abordé est vivement controversée. (V. de Courcy, *Questions de droit maritime*, 2° série, p. 1 et suiv.)

(2) Conformément au principe posé par l'article 678, ce qui suit s'applique aussi à l'assurance du prix de transport des passagers; mais cela est étranger à l'assurance des sommes nécessaires pour amener, en cas d'accident, des émigrants à destination. (Voyez ci-dessus l'article 783, p. 333, note 4.)

(3) En Grande-Bretagne, la navigabilité du navire lors du départ est considérée comme une condition nécessaire pour la perfection du contrat d'assurance. Par suite, c'est à l'assuré qui réclame une indemnité à prouver que le navire est parti en bon état de navigabilité. En France, le certificat de visite fait présumer ce bon état jusqu'à preuve du contraire. A défaut de ce certificat, le mauvais état du navire lors du départ est présumé.

(4) Voy. ci-dessus, art. 824 (7° al.) et la note.

Le dommage causé au navire et à ses agrès par l'âge, la pourriture ou les vers;

3° Dans l'assurance des marchandises ou du fret :

Le dommage causé par le vice propre des marchandises, notamment par la détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc. [1], ou par l'emballage défectueux, ou par les rats ou les souris; cependant, si le voyage est retardé extraordinairement par un événement dont l'assureur est responsable, l'assureur doit réparer les dommages qui viennent d'être mentionnés dans la mesure dans laquelle le retard les a causés;

4° Le dommage provenant de la faute de l'assuré et, dans l'assurance des marchandises ou du profit espéré, le dommage provenant de la faute que le chargeur, le consignataire ou le destinataire (*Kargadeur*) [2], ont commise en l'une de ces qualités [3].

Art. 826. L'obligation de l'assureur de réparer un dommage prend naissance quand même l'assuré a le droit de s'en faire indemniser par le capitaine ou par une autre personne. L'assuré peut s'adresser d'abord à l'assureur pour obtenir l'indemnité. Il doit cependant prêter à l'assureur l'assistance nécessaire pour l'exercice de son recours, ou prendre, aux frais de l'assureur, les mesures nécessaires à la garantie de ce recours par la rétention du fret, la saisie du navire, ou de toute autre manière appropriée aux circonstances. (Art. 823.)

Art. 827. Dans l'assurance du navire au voyage, les risques courent pour l'assureur du moment où commence le chargement

[1] Cpr. art. 352, Code de commerce français.

[2] Cpr. art. 351 et 352, Code de commerce français.

[3] Ainsi, si un chargeur est en même temps fournisseur des approvisionnements du navire, et livre des provisions de mauvaise qualité, l'assureur répondra du dommage ainsi causé.

de la cargaison ou du lest, ou, si le navire ne doit prendre ni cargaison ni lest, du moment du départ du navire. Ils finissent au moment où le déchargement de la cargaison ou du lest est achevé au port de destination [1].

Si le déchargement est indûment retardé par l'assuré, les risques finissent au moment où ce déchargement aurait été achevé sans le retard [2].

Si, avant la fin du déchargement, des marchandises ou du lest sont chargés pour un nouveau voyage, les risques finissent au moment où commence le chargement de la cargaison ou du lest [3].

Art. 828. Dans l'assurance des marchandises, du profit espéré ou du droit de commission à percevoir pour les marchandises transportées, les risques commencent au moment où les marchandises quittent la terre pour être placées sur le navire ou dans les allèges [4]; ils finissent au moment où les marchandises arrivent de nouveau à terre au port de destination [5].

[1] Cpr. art. 328, Code de commerce français. Les polices françaises dérogent généralement à cet article pour faire commencer la responsabilité de l'assureur au moment où le chargement a commencé. (Voyez art. 6 de la police française d'assurance sur corps.)

[2] L'article 72 (2e al.) des conditions générales des assurances maritimes de 1867 détermine dans quels cas le retard dans le chargement est réputé indû. Il l'est, d'après cet article, quand le déchargement des marchandises n'est pas terminé le vingt-huitième jour après l'arrivée du navire, ou le déchargement du lest le huitième jour après cette arrivée, à moins que l'assuré ne prouve qu'il n'a pas pu faire le déchargement dans un laps de temps plus court.

[3] D'après les conditions générales des assurances maritimes de Brême, dans le cas spécial où le navire arrive détérioré au port de destination, les risques durent jusqu'à ce que les réparations soient terminées, moyennant un supplément de prime pour chaque quinzaine commencée, à moins que l'assuré n'ait prévenu précédemment l'assureur de ce risque.

[4] Les risques ne commenceraient donc pas pour l'assureur, si les marchandises quittaient la terre pour être déposées dans un navire.

[5] Règle semblable dans l'article 328 du Code de commerce français et dans l'article 4 de la police française d'assurance sur facultés.

Si le déchargement est indûment retardé par l'assuré ou, dans l'assurance des marchandises ou du profit espéré, par l'assuré ou par une des personnes indiquées dans l'article 825 (alinéa 4), les risques finissent au moment où, sans ce retard, le déchargement aurait été achevé.

Pour le chargement et le déchargement, l'assureur répond des risques provenant de l'emploi d'allèges, conformément aux usages locaux.

Art. 829. Dans l'assurance du fret, les risques commencent et finissent, pour les événements auxquels le navire et, par suite, le fret est exposé, au moment même où ils auraient commencé et fini s'il s'était agi de l'assurance du navire pour le même voyage, et, pour les événements auxquels les marchandises et, par suite, le fret sont exposées, au moment où ils auraient commencé et fini, s'il s'était agi de l'assurance des marchandises pour le même voyage [1].

Dans l'assurance du prix de transport des passagers, les risques commencent et finissent au moment où ils auraient commencé et fini, s'il s'était agi de l'assurance du navire.

L'assureur du fret ou du prix de transport des passagers ne répond des événements atteignant le navire qu'après que les contrats d'affrètement ou de transport de personnes ont été conclus, et, si l'armateur fait transporter des marchandises pour son propre compte, qu'autant que celles-ci ont déjà quitté la terre pour être chargées sur le navire ou sur les allèges.

Art. 830. Dans l'assurance de sommes prêtées à la grosse et

[1] L'article 74 des conditions générales des assurances maritimes de 1867 déroge à l'article 829 (1er al.), en disposant que, dans l'assurance du fret, les risques commencent, pour les événements auxquels les marchandises sont exposées, du moment où les marchandises sont placées à bord. Même disposition dans l'article 5 des conditions générales des assurances de Brême.

des frais d'avarie, les risques commencent au moment où ces sommes sont avancées, ou, si l'assuré lui-même a versé le montant des frais d'avarie, au moment où les sommes ont été employées; ils finissent au moment où ils auraient fini s'il s'était agi d'une assurance des choses affectées au prêt à la grosse ou pour lesquelles ont été faits les frais d'avarie.

Art. 831. Les risques une fois commencés continuent de courir pour l'assureur sans interruption durant le temps convenu ou pendant le voyage assuré. L'assureur supporte notamment les risques, même pendant le séjour dans un port de relâche ou d'échelle, et, en cas d'assurance pour l'aller et le retour, pendant le séjour du navire dans le port de destination du voyage d'aller.

Si les marchandises doivent être déchargées pendant quelque temps ou si le navire est mis à terrre pour être réparé, l'assureur supporte les risques même pendant que les marchandises ou le navire se trouvent à terre.

Art. 832. Lorsque, après le commencement des risques, il y a renonciation volontaire ou forcée au voyage assuré, le port dans lequel le voyage s'achève est considéré comme remplaçant le port de destination quant à la fin des risques.

Si, après la renonciation au voyage du navire, les marchandises sont transportées au port de destination autrement que sur le navire désigné, les risques commencés continuent de courir, même lorsque le transport a lieu en tout ou en partie par terre. L'assureur supporte, en ce cas, à la fois les frais du déchargement antérieur, les frais de dépôt provisoire, et les frais supplémentaires du transport ultérieur, même s'il est effectué par terre.

Art. 833. Les articles 831 et 832 ne dérogent point aux dispositions des articles 818 et 820.

Art. 834. Quand la durée de l'assurance est déterminée par jours, semaines, mois ou années, le temps est calculé d'après le calendrier, et le jour de minuit à minuit [1]. L'assureur supporte les risques pendant le jour *a quo* et le jour *ad quem* [2].

Pour le calcul de l'heure on se réfère au lieu où se trouve le navire.

Art. 835. Lorsque, dans le cas d'assurance du navire à temps, le navire est en voyage à l'époque fixée pour l'expiration de l'assurance, l'assurance est, à défaut de convention contraire, considérée comme prolongée jusqu'à l'arrivée du navire au plus prochain port de destination, et, dans le cas où les marchandises y sont déchargées, jusqu'à la fin du déchargement. (Art. 827.) L'assuré a toutefois le droit d'écarter la prolongation par une déclaration faite à l'assureur avant que le navire soit en cours de voyage.

Si l'assurance est prolongée, l'assuré doit payer la prime convenue pendant toute la durée de la prolongation, et, si le navire n'a plus donné de nouvelles, jusqu'à l'expiration du délai de disparition [3].

Si la prolongation est écartée, l'assureur ne peut pas, lorsque le temps fixé pour le défaut de nouvelles dépasse la durée de l'assurance, être poursuivi à raison du défaut de nouvelles.

Art. 836. Quand l'assurance est faite pour l'un ou l'autre de plusieurs ports, il est permis à l'assuré de choisir entre ces ports [4];

(1) Cfn. art. 328, Code de commerce français.

(2) Il y a là une exception à la règle ordinaire. Il en résulte qu'une assurance conclue le 1er avril pour un an commence le 31 mars à minuit et finit le 1er avril suivant à minuit.

(3) Voy. ci-après articles 866 et suiv.

(4) Les commentateurs sont en désaccord sur le moment où le choix doit être considéré comme fait. Makower admet qu'il l'est au moment où le navire prend la route de l'un des ports désignés. Selon Lewis, il suffit qu'il ait commencé à exécuter le projet de se diriger sur un port. — Le Code de commerce allemand n'a

quand l'assurance est faite pour deux ports ou pour un et plusieurs autres ports, l'assuré a le droit de relâcher dans chacun de ces ports.

Art. 837. Quand l'assurance est conclue pour plusieurs ports de destination ou que le droit est réservé à l'assuré d'aborder dans plusieurs ports, l'assuré n'a le droit d'entrer dans les ports que dans l'ordre fixé par la convention, ou, à défaut de convention, dans l'ordre correspondant aux circonstances de la navigation; il n'est pourtant pas tenu d'entrer dans tous les ports.

L'ordre indiqué dans la police doit être considéré comme l'ordre convenu, à moins que le contraire ne soit prouvé.

Art. 838. Sont à la charge de l'assureur :

1° Les contributions aux avaries communes, en y comprenant celles que doit supporter l'assuré pour les dommages qui lui sont causés; les contributions à régler, conformément aux articles 637 et 734, selon les principes des avaries grosses, sont assimilées aux contributions aux avaries grosses ;

2° Les sacrifices qui constitueraient des avaries grosses, si le navire avait eu à bord des marchandises appartenant à d'autres personnes que l'armateur [1] ;

3° Les autres frais nécessaires ou utiles faits pour éviter ou pour restreindre les pertes (art. 823), lors même que les mesures prises sont demeurées sans succès ;

4° Les frais nécessaires pour déterminer et fixer le dommage

pas fixé le point de départ des risques pour les cas où l'assurance est faite, soit à partir d'un lieu ou d'un autre, soit à partir d'un lieu et d'un autre.

[1] On a voulu, en mentionnant spécialement ce cas, écarter l'idée selon laquelle l'assureur devrait alors, conformément à l'article 849, et comme s'il ne s'agissait que d'avaries particulières, répondre seulement des avaries dépassant 3 p. o/o de la somme assurée.

tombant à la charge de l'assureur, notamment les frais d'expertise, d'estimation, de vente et de confection du règlement d'avaries.

Art. 839. Pour les contributions aux avaries communes et pour les contributions à régler d'après les principes des avaries communes, les obligations de l'assureur se déterminent à l'aide du règlement d'avaries, fait en lieu convenable, en Allemagne ou en pays étranger, conformément au droit en vigueur dans le lieu où le règlement a été fait. Spécialement, l'assuré qui a subi un dommage constituant une avarie grosse ne peut réclamer à l'assureur plus que le montant de la somme à laquelle le dommage a été évalué dans le règlement d'avaries; d'un autre côté, l'assureur est tenu de cette somme entière sans qu'il faille s'attacher notamment à la valeur d'assurance.

Lorsque le dommage ne doit pas être considéré comme une avarie grosse d'après le droit en vigueur dans le pays où a été dressé le règlement, l'assuré ne peut pas réclamer une indemnité de l'assureur, en se fondant sur ce que le dommage constitue une avarie grosse d'après une autre loi, notamment d'après la loi du pays où l'assurance a été faite.

Art. 840. Toutefois l'assureur ne répond pas des contributions mentionnées dans les articles précédents si elles ont leur cause dans un accident dont ne répond pas l'assureur d'après le contrat d'assurance[1].

Art. 841. Si le règlement d'avaries a été fait par une personne qui, d'après la loi ou l'usage, a qualité à cet effet, l'assureur ne peut pas l'attaquer pour défaut de concordance avec le droit en

[1] Ainsi, dans le cas où les risques de guerre ne sont pas compris dans l'assurance, l'assureur n'est pas tenu, à titre d'avaries grosses, des frais faits pour entrer dans un port, afin d'éviter les poursuites de l'ennemi.

vigueur dans le lieu de sa confection et pour lésion éprouvée par l'assuré, à moins que l'assuré n'ait été la cause de cette lésion par sa négligence à veiller sur ses droits.

L'assuré est, toutefois, tenu de céder à l'assureur ses droits contre les personnes favorisées à son détriment [1].

Au contraire, l'assureur peut, dans tous les cas, attaquer le règlement d'avaries à l'égard de l'assuré, si un dommage, éprouvé par l'assuré lui-même et ne pouvant donner lieu à une indemnité selon la loi en vigueur dans le lieu où le règlement a été fait, a été pourtant traité comme avarie grosse.

Art. 842. Quand l'assuré a souffert un dommage constituant une avarie grosse ou devant être réglé selon les principes de l'avarie grosse, et quand la procédure régulière destinée à fixer et à répartir le dommage a été suivie, l'assureur ne répond de la contribution établie au profit de l'assuré, que si celui-ci n'a pas obtenu les sommes qui lui sont dues par les voies légales qu'il lui était possible de suivre.

Art. 843. Si, sans la faute de l'assuré, la procédure du règlement n'a point été suivie, l'assuré peut poursuivre directement l'asureur, pour tout le dommage, dans les termes du contrat d'assurance [2].

Art. 844. L'assureur ne répond du dommage que jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Il doit toutefois payer intégralement les frais mentionnés dans

[1] L'article 83 (al. 2) des conditions générales des assurances maritimes de 1867 dispose que l'assuré est tenu, sur la demande de l'assureur, de lui céder ses droits contre les personnes favorisées à son détriment, ou de former la réclamation pour son compte ou à ses frais, ou de la faire former par ses correspondants.

[2] Les derniers mots ont pour but d'indiquer que le dommage est réparé, dans ce cas, par l'assureur, comme s'il s'agissait d'une avarie particulière.

l'article 838 sous les numéros 3 et 4, lors même que la somme totale à payer excède par suite la somme assurée [1].

Si quelque accident a déjà occasionné des frais de ce genre, par exemple des frais de rachat ou de réclamation, ou si des dépenses ont été faites déjà pour rétablir ou réparer un objet endommagé par l'accident, par exemple, si des frais d'avarie ont été avancés dans ce but, ou si des contributions à des avaries grosses ont déjà été supportées par l'assuré, ou si une obligation personnelle a été contractée par lui, relativement à ces contributions, l'assureur, quand plus tard se produit un nouvel accident, répond du dommage postérieur causé par cet accident, jusqu'à concurrence de la totalité de la somme assurée, sans qu'il y ait à tenir compte des dépenses ou des contributions mises antérieurement à sa charge [2].

Art. 845. L'assureur a le droit, après un accident, en payant la somme assurée entière, de se libérer de toutes autres obligations résultant du contrat d'assurance, notamment de l'obligation de payer les frais nécessaires pour sauver, entretenir ou réparer les objets assurés [3].

Lorsque, au moment de l'accident, une partie des choses assurées avait déjà été soustraite aux risques supportés par l'assureur, l'assureur qui use du droit conféré par cet article n'a pas à payer la somme afférente à cette portion des choses assurées.

[1] Autrement l'assuré ne serait pas complètement indemnisé.

[2] L'article 92 des conditions générales des assurances maritimes de 1867, après avoir reproduit l'article 844, alinéas 2 et 3, dispose, dans son quatrième alinéa, que «les dispositions du second et du troisième alinéa de cet article ne s'appliquent pas, mais que l'assureur est tenu seulement jusqu'à concurrence de la somme assurée quand le dommage a été causé, en tout ou en partie, par un abordage, et dépasse la somme assurée, à raison de ce que l'assuré doit indemniser un tiers à cause de cet abordage.»

[3] Cela correspond en quelque sorte pour l'assureur à ce qu'est le délaissement pour l'assuré. Le Code de commerce français (art. 395) contient une disposition semblable, mais seulement pour un cas tout spécial.

Par le payement de la somme assurée, l'assureur n'acquiert aucun droit aux objets assurés.

Nonobstant le payement de la somme assurée, l'assureur reste obligé au payement des frais de sauvetage, de conservation ou de restitution des objets assurés qui ont été faits avant que la déclaration par l'assureur de son intention d'user de son droit soit parvenue à l'assuré.

Art. 846. L'assureur doit, sous peine de perdre le droit indiqué dans l'article 845, déclarer à l'assuré son intention d'en user, au plus tard le troisième jour après que l'assuré lui a non seulement annoncé l'accident avec indication de sa nature et de ses suites directes, mais aussi lui a communiqué toutes les circonstances relatives à cet accident dont il avait connaissance.

Art. 847. Dans le cas où l'assurance ne porte pas sur toute la valeur de la chose assurée, l'assureur ne répond des contributions, sacrifices et frais mentionnés dans l'article 838, sous les numéros 1 et 4, que dans la proportion existant entre la somme assurée et la valeur d'assurance.

Art. 848. L'obligation de l'assureur de réparer un dommage n'est ni supprimée ni modifiée par le fait que plus tard, à la suite de risques que l'assureur n'a pas à supporter, il y a eu nouveau dommage ou même perte totale[1].

Art. 849. L'assureur n'est pas tenu d'indemniser l'assuré à raison des avaries simples quand, en dehors des frais de fixation et d'estimation du dommage (art. 838, n° 4), elles ne dépassent pas 3 p. o/o de la valeur d'assurance; mais, si elles s'élèvent à plus

[1] L'article 707 contient une règle toute différente pour la contribution aux avaries grosses.

de 3 p. o/o, l'assureur doit une indemnité, sans déduction de 3 p. o/o [1].

Quand le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages, les 3 p. o/o doivent être comptés séparément pour chaque voyage. L'article 760 détermine ce qu'on doit entendre par voyage.

Art. 850. L'assureur doit une indemnité à raison des contributions, sacrifices et frais indiqués dans l'article 838, numéros 1 à 3, quand même ils n'atteignent pas 3 p. o/o de la valeur d'assurance. Toutefois on n'en tient pas compte pour la fixation des 3 p. o/o indiqués dans l'article 849.

Art. 851. S'il est convenu que l'assureur ne sera pas tenu jusqu'à concurrence de tant pour cent, on applique les dispositions des articles 849 et 850, en substituant aux trois pour cent indiqués dans ces articles la quotité fixée dans le contrat.

Art. 852. Quand il est convenu que l'assureur ne supportera pas les risques de guerre et que l'assurance, même quant aux autres risques, ne durera que jusqu'à la survenance d'un événement de guerre (convention qui résulte notamment de l'insertion

[1] Comparez article 408 du Code de commerce français.

Les conditions générales des assurances maritimes, tout en s'attachant à la franchise fixée par l'article 849, déterminent de quelle manière elle se calcule dans les différentes sortes d'assurances.

Les polices françaises contiennent des clauses qui, en général, élèvent le taux de la franchise au dessus de 3 p. o/o. Il faut aussi remarquer qu'en France, selon l'usage le plus général et contrairement à l'article 849 du Code allemand, quand le dommage excède le taux de la franchise, l'indemnité n'est due par l'assureur que pour l'excédent. Mais il va de soi que le Code de commerce allemand n'exclut nullement une clause expresse d'après laquelle l'assureur, en cas de dommage supérieur au taux de la franchise, ne payera d'indemnité que pour l'excédent. Les conditions générales des polices d'assurances de 1867 et de Brême le déclarent en indiquant que la volonté des parties, à cet égard, résulte bien de la clause *frei von soviel ersten Prozenten.*

dans la police de la clause « franc de risques de guerre » [*frei von Kriegsmolest*], les risques finissent, pour l'assureur, au moment où les risques de guerre commencent à exercer leur influence sur le voyage, notamment quand des navires de guerre, des corsaires ou un blocus, empêchent ou retardent, par la crainte du danger, le commencement ou la continuation du voyage, quand le navire s'écarte de sa route pour une de ces causes, ou quand le capitaine perd, par suite d'un fait de guerre, la libre direction du navire.

Art. 853. Quand il est convenu que l'assureur ne supportera pas les risques de guerre, mais supportera cependant tous les autres risques, même après la survenance d'un fait de guerre (convention qui résulte notamment de l'insertion dans la police de la clause « seulement pour risques de mer » [*nur für Seegefahr*]), les risques ne finissent, pour l'assureur, que lors de la condamnation de la chose assurée, ou à compter de l'époque à laquelle les risques auraient cessé si les risques de guerre n'avaient pas été exceptés; mais l'assureur ne répond pas des dommages causés directement par les risques de guerre : il ne répond pas notamment : de la confiscation par des puissances belligérantes; de la prise, de la détérioration, de la destruction ou du pillage par des vaisseaux de guerre ou par des corsaires; des frais causés soit par l'embargo (*Anhaltung*) et la réclamation, soit par le blocus du port de reste ou le renvoi d'un port bloqué, soit par la relâche volontaire à raison d'un risque de guerre; des suites d'une relâche de ce genre, tels que détérioration et déchet des marchandises, frais et risques de leur déchargement et de leur emmagasinage, frais de leur transport ultérieur.

Dans le doute, on doit présumer que le dommage n'a pas été causé par un risque de guerre.

Art. 854. Quand le contrat est conclu avec la clause « *pour*

arrivée réservée (*für behaltene Ankunft*), » les risques finissent, pour l'assureur, au moment où le navire a jeté l'ancre ou a été amarré dans le port de destination à l'endroit accoutumé ou convenable.

L'assureur ne répond par suite :

1° Dans l'assurance du navire, que de la perte totale ou de l'abandon (art. 865), ou, à la suite d'un accident survenu avant l'arrivée au port de destination, de la vente nécessitée par la circonstance que le navire ne peut pas être réparé ou ne vaut pas la peine de l'être (art. 877);

2° Dans l'assurance des marchandises, que de la non-arrivée des marchandises ou d'une partie des marchandises au port de destination par suite d'un accident, spécialement de leur vente opérée à la suite d'un accident, avant que le navire ait atteint le port de destination. Si les marchandises atteignent ce port, l'assureur ne répond ni de l'avarie ni de la perte totale provenant d'une avarie [1].

En outre, l'assureur ne doit, dans aucun cas, supporter les contributions, sacrifices et frais mentionnés à l'article 838 (numéros 1 à 4).

Art. 855. Quand la police contient la clause : « *franc d'avarie sauf dans le cas d'échouement* (*frei von Beschädigung ausser im Strandungsfall*), l'assureur n'est pas responsable du dommage provenant d'une avarie, que ce dommage consiste dans une diminution de valeur ou dans une perte totale ou partielle. Il ne répond pas notamment du dommage consistant en ce que les marchandises assurées sont arrivées au port de destination complètement détériorées et détruites dans leur essence primitive, ou en ce que ces marchandises ont été vendues durant le voyage, pour dommage et détério-

[1] La clause dont il s'agit s'interprète, dans les assurances du fret, de la même manière que dans les assurances sur corps. C'est pourquoi il n'en est pas spécialement question.

ration imminente, à moins que le navire ou les allèges dans lesquels se trouvaient les marchandises assurées n'aient échoué. Les accidents de mer suivants sont assimilés à l'échouement (*Kentern*): le coulage bas, le bris de la coque et généralement tout accident de mer qui rend le navire ou l'allège non susceptible d'être réparé.

En cas d'échouement ou d'accident de mer analogue, l'assureur répond de tout dommage excédant 3 p. o/o (art. 849) résultant d'un de ces événements, mais il ne répond d'aucun autre dommage. On doit présumer, jusqu'à preuve du contraire, qu'une avarie qui peut être la suite de l'accident de mer a été produite par cet accident [1].

Qu'il y ait eu ou non un échouement ou un autre événement susmentionné, l'assureur répond de tout dommage qui ne provient pas d'une avarie, de la même manière que si la police ne contenait pas la clause susdite. En tout cas il est tenu des contributions, sacrifices et frais mentionnés dans l'article 838, nos 1, 2 et 4, mais il ne répond des frais indiqués sous le numéro 3 que quand ils ont été faits pour éviter une perte à sa charge.

Une avarie qui provient, sans inflammation spontanée, d'un incendie ou de l'extinction d'un incendie, ou de la canonnade, n'est pas considérée comme une avarie dont l'assureur soit libéré par la clause précitée [2].

[1] Trois systèmes différents existent sur la question ici tranchée. D'après l'un, qui est suivi en Grande-Bretagne, dès qu'il y a échouement l'assureur répond des dommages de toute sorte sans qu'il y ait à rechercher s'ils proviennent de ce que le navire est échoué. D'après un second système, l'assureur n'est tenu envers l'assuré, en cas d'échouement, qu'autant qu'il est prouvé que celui-ci a été la cause du dommage. D'après un troisième système, il suffit qu'il soit possible que le dommage ait sa cause dans l'échouement. Le projet prussien (art. 648, al. 1) mettait, en cas d'échouement, tout le dommage à la charge de l'assureur, à moins qu'il ne prouvât que l'échouement ne l'avait pas causé. On a pensé que cette preuve serait fort difficile, et l'on a alors admis la présomption que consacre l'article 855.

[2] Le Code allemand ne contient pas, comme le Code français (art. 409), de

Art. 856. Quand la police contient la clause : «*franc de bris sauf en cas d'échouement,*» les dispositions de l'article précédent s'appliquent, et l'assureur répond du bris quand il constitue une avarie d'après l'article précédent.

Art. 857. Il y a échouement dans le sens des articles 855 et 856 quand le navire, par des circonstances exceptionnelles de navigation, touche des bas-fonds et qu'il ne peut plus être remis à flot, ou qu'il est remis à flot, mais :

1° Soit à l'aide de moyens exceptionnels, comme en coupant les mats (*Kappen der Masten*), en jetant ou en débarquant une partie de la cargaison et en prenant d'autres mesures du même genre, soit par suite d'une très forte marée, à l'exclusion des mesures ordinaires comme celles qui consistent à guinder sur l'ancre, à coiffer les voiles, etc.;

2° Soit après que le navire a subi une détérioration considérable par l'échouement.

CINQUIÈME SECTION.

DE L'ÉTENDUE DU DOMMAGE.

Art. 858. Il y a perte totale du navire ou des marchandises lorsque le navire ou les marchandises sont anéantis ou sont enlevés à l'assuré, sans qu'il y ait chance de les recouvrer, notamment lorsqu'ils sont submergés à l'eau sans qu'il soit possible de les sauver, quand ils sont détruits dans leur essence ou qu'ils sont déclarés de bonne prise. Il y a perte totale du navire, quoique quelques parties du corps du navire (*Wrack*) ou des objets qui le garnissent (*Inventar*) soient sauvés.

disposition sur la clause franc d'avaries (*frei von Beschädigung*) sans restrictions. Mais la portée de cette clause est fixée par les conditions générales des polices d'assurances de 1867 (art. 103), et par celles de Brême (art. 232).

Art. 859. Il y a perte totale quant au fret, lorsque le fret est entièrement perdu.

Art. 860. Il y a perte totale quant au profit espéré ou au droit de commission qu'on attend de l'arrivée des marchandises au port de destination, lorsqu'elles n'atteignent pas ce port.

Art. 861. Il y a perte totale quant aux sommes prêtées à la grosse ou aux frais d'avarie, lorsque les objets affectés au prêt ou pour lesquelles les frais d'avarie ont été avancés ou payés ont été totalement perdus ou atteints par autres événements de mer, de telle sorte que, par suite des dommages en résultant, des emprunts à la grosse et d'autres charges, il ne reste plus rien pour couvrir les frais.

Art. 862. En cas de perte totale, l'assureur doit payer la somme assurée en entier, sans préjudice toutefois des déductions à faire en vertu de la disposition de l'article 804.

Art. 863. Lorsque, en cas de perte totale, il y a un sauvetage avant le payement de la somme assurée, le montant du sauvetage doit être déduit de la somme assurée. S'il n'y a pas assurance pour l'entière valeur, on ne déduit qu'une partie proportionnelle du sauvetage.

Lors du payement de la somme assurée, les droits de l'assuré sur la chose assurée passent à l'assureur.

Lorsqu'un sauvetage total ou partiel ne se produit qu'après le payement de la somme assurée, l'assureur seul a droit à ce sauvetage postérieur. Lorsque l'assurance n'était pas faite pour l'entière valeur, l'assureur n'a droit qu'à une partie proportionnelle du sauvetage.

Art. 864. En cas de perte totale quant au profit espéré

(art. 860), si les marchandises ont été si avantageusement vendues pendant le voyage que le produit net de la vente dépasse la valeur d'assurance des marchandises, ou si, lorsqu'elles ont été sacrifiées en cas de grosse avarie ou qu'il y a lieu à indemnité en vertu des articles 612 et 613, la contribution excède la valeur d'assurance, l'excédent est déduit de la somme assurée à titre de profit espéré [1].

Art. 865 [2]. L'assuré a, dans les cas suivants, le droit d'exiger le payement de la somme assurée entière contre la cession des droits lui appartenant quant à la chose assurée (*Abandon*) :

1° Quand le navire a disparu;

2° Quand l'objet assuré court un danger résultant de ce que le navire ou les marchandises ont été frappés d'embargo, pris par une puissance belligérante, ou arrêtés d'une autre manière par ordre de puissance, ou capturés par des pirates et n'ont pas été relâchés dans un délai de six, neuf ou douze mois [3], selon que la prise, l'arrêt ou la capture a eu lieu:

a. Dans un port d'Europe ou dans une mer d'Europe, ou même hors d'Europe, dans les mers Méditerrannée, Noire ou d'Azow;

b. Dans d'autres eaux, en deçà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn, ou

c. Dans des eaux au delà d'un de ces caps.

[1] Autrement l'assuré serait placé par l'assurance dans une situation meilleure qu'en cas d'heureuse arrivée.

[2] Cet article s'applique à toutes les les assurances maritimes quel que soit leur objet.

Il s'agit, dans cet article, de ce que les Allemands appellent, par imitation des Anglais: *konstruktiver Totalverlust*. On lui oppose l'*absoluter Totalverlust* que définit l'article 858.

[3] On devrait décider qu'il y a perte totale en cas de capture par des pirates, même avant l'expiration des délais fixés dans l'article 865, s'il était certain que le navire ne pût pas être recouvré. Cela se déduit de l'article 858.

Les délais sont comptés du jour où l'événement a été annoncé à l'assureur par l'assuré. (Art. 822.)

Art. 866. Un navire qui a commencé un voyage doit être considéré comme disparu quand il n'a pas atteint le port de destination dans le délai de disparition et que les intéressés n'en ont pas, durant ce délai, reçu de nouvelles.

Le délai de disparition est :

1° De six mois pour les navires à voiles et de quatre mois pour les navires à vapeur, quand le port de départ et celui de destination sont tous deux situés en Europe;

2° De neuf mois pour les navires à voiles et à vapeur, lorsque le port de départ seul ou le port de destination seul est situé hors d'Europe et que le port situé hors d'Europe se trouve en deçà du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn; de douze mois pour les navires à voiles et à vapeur, si ce port se trouve au delà de l'un de ces caps;

3° De six, neuf ou douze mois pour les navires à voiles et à vapeur, quand les ports de départ et de destination sont l'un et l'autre situés hors d'Europe, suivant que la durée moyenne du voyage n'excède pas deux ou trois mois ou dépasse trois mois.

Dans le doute, on doit attendre l'expiration du plus long délai [1].

Art. 867. Le délai de disparition se calcule à partir du jour où le navire a commencé le voyage. Si cependant on a reçu des nouvelles du navire depuis son départ, on compte depuis la date des dernières nouvelles le délai qu'on aurait appliqué si le navire

[1] L'article 64 des conditions des assurances maritimes de Brême contient des dispositions qui dérogent aux règles posées par le Code de commerce sur la disparition.

était parti de l'endroit[1] où il se trouvait d'après les dernières nouvelles.

Art. 868. La déclaration de délaissement doit être parvenue à l'assureur dans le délai du délaissement.

Ce délai est de six mois, quand, en cas de disparition (article 865, n° 1), le port de destination est un port européen, et en cas de prise, d'arrêt ou de capture (art. 865, n° 2), l'événement a eu lieu dans un port européen ou dans une mer européenne ou même dans une portion située hors d'Europe, des mers Méditerranée, Noire ou d'Azow. Dans les autres cas, le délai du délaissement est de neuf mois. Ce délai commence après l'expiration des délais fixés par les articles 865 et 866[2].

Dans les réassurances, le délai du délaissement commence à l'expiration du jour où l'assuré a averti le réassuré du délaissement[3].

Art. 869. Après que le délai du délaissement est expiré, le délaissement n'est plus admis, sans préjudice du droit qu'a l'assuré de réclamer une indemnité pour le dommage conformément aux principes généraux.

Lorsque, en cas de disparition, l'assuré a laissé passer le délai du délaissement, il peut néanmoins réclamer l'indemnité due pour la perte totale; il doit pourtant, si l'objet assuré reparaît et s'il est ainsi prouvé qu'il n'y a pas perte totale, rendre à l'assureur, sur sa

(1) Ce peut être la haute mer aussi bien qu'un port.

(2) Cf. art. 373 et 375 du Code de commerce français.

Il résulte de l'article 871 du Code allemand que l'assuré est intéressé à ne pas attendre l'expiration de ces délais pour délaisser.

(3) L'assureur réassuré ne peut délaisser qu'autant que le délaissement a été fait par l'assuré ; mais, quand l'assuré délaisse, l'assureur peut néanmoins préférer régler par avaries avec le réassureur.

Il n'y a pas, dans le Code de commerce français, de disposition spéciale relative au délai du délaissement en cas de réassurance.

demande, la somme assurée et se contenter d'une indemnité pour le dommage partiel qu'il a subi, à charge par l'assureur de renoncer aux droits lui appartenant, en vertu du payement de la somme assurée, d'après l'article 863.

Art. 870. La déclaration de délaissement, pour être valable, doit être faite sans réserve ni condition, et comprendre l'objet assuré tout entier [1], dans la mesure où, au moment de l'accident, il était exposé aux risques de mer [2].

Si pourtant il n'était pas assuré pour son entière valeur, l'assuré n'est tenu de délaisser qu'une partie proportionnelle de l'objet assuré.

La déclaration de délaissement est irrévocable [3].

Art. 871. La déclaration de délaissement n'a pas d'effets juridiques quand les faits sur lesquels elle se fondait ne se confirment pas ou n'existaient plus au moment où la déclaration est parvenue à l'assureur. Au contraire, elle reste obligatoire pour les parties, bien qu'il survienne postérieurement des circonstances qui, si elles s'étaient produites plus tôt, auraient exclu le droit au délaissement [4].

Art. 872. Par l'effet de la déclaration de délaissement, tous les droits appartenant à l'assuré, quant à l'objet délaissé, passent à l'assureur [5].

[1] Cf. art. 372 Code de commerce français.

[2] Il résulte de là que, si une partie des marchandises assurées avait été déchargée dans un port de relâche, le délaissement ne devrait pas les comprendre.

[3] Ainsi l'acceptation de l'assureur n'est pas nécessaire pour que l'assuré ne puisse plus revenir sur le délaissement.

Le Code allemand ne soumet à aucune forme spéciale la déclaration de délaissement. *L'allgemeines Landrecht* prussien (art. 2232, 2e partie, 8) voulait que cette déclaration fût faite devant, soit un tribunal, soit un notaire, soit un courtier assermenté. Le Code français ne prescrit non plus aucune forme pour le délaissement.

[4] Cf. art. 385 du Code de commerce français.

[5] Cf. art. 385 du Code de commerce français.

L'assuré doit garantie à l'assureur à raison des droits réels grevant la chose délaissée au moment de la déclaration de délaissement, à moins que ces droits n'aient leur fondement dans des risques dont, en vertu du contrat d'assurance, l'assureur était responsable.

En cas de délaissement du navire, l'assureur a droit au fret net du voyage durant lequel l'accident est arrivé, dans la mesure où il a été gagné après la déclaration de délaissement. Cette portion du fret est déterminée d'après les règles édictées pour le calcul du fret de distance (*Distanzfracht*)[1].

Le dommage qui en résulte pour l'assuré est supporté par l'assureur du fret[2], quand le fret a été assuré séparément.

Art. 873. Le payement de la somme assurée ne peut être exigé qu'après que les documents justifiant la cause du délaissement ont été communiqués à l'assureur et qu'un délai suffisant pour les examiner s'est écoulé. Si le délaissement a lieu à raison de la disparition du navire, on doit comprendre, parmi les documents à produire, des certificats dignes de foi relatifs au moment du départ du navire et à sa non-arrivée au port de destination dans le délai légal de disparition.

L'assuré est tenu, lors de la déclaration de délaissement, de faire connaître à l'assureur, en tant que cela lui est possible, si la chose délaissée a été l'objet d'autres assurances et de quelles assurances, si elle a été affectée à des prêts à la grosse ou à d'autres charges et quels sont ces prêts ou ces charges. A défaut de ces

[1] D'après l'article 386 du Code de commerce français, l'assuré doit, en cas de délaissement, abandonner le fret entier des marchandises sauvées, par conséquent le fret dû même pour le temps antérieur au délaissement.

[2] On a fait remarquer dans les Conférences de Hambourg que cette disposition n'est pas contraire à la règle selon laquelle l'assureur ne répond pas des faits de l'assuré. Il dépend sans doute de l'assuré de faire ou de ne pas faire le délaissement; mais il y a là une conséquence évidente d'un accident de mer.

indications, l'assureur peut refuser le payement de la somme assurée jusqu'à ce qu'elles aient été fournies postérieurement; si un délai a été fixé pour le payement, il ne court que du jour où ces indications ont été données à l'assureur [1].

Art. 874. L'assuré est tenu, même après la déclaration de délaissement, de donner ses soins, soit pour sauver les objets assurés, soit pour éviter de plus grands dommages, le tout conformément à l'article 823, jusqu'à ce que l'assureur soit en état d'y pourvoir lui-même.

Lorsque l'assuré apprend qu'on a retrouvé un objet considéré comme perdu, il doit le déclarer de suite à l'assureur et lui prêter, s'il le demande, l'assistance nécessaire pour recouvrer cet objet ou en obtenir la valeur [2].

L'assureur doit rembourser les frais; il doit même, sur la demande de l'assuré, lui faire des avances suffisantes [3].

Art. 875. Quand l'assureur reconnaît la légitimité du délaissement, l'assuré doit lui remettre, sur la demande et aux frais de

[1] Des dispositions analogues se trouvent dans les articles 379, 380 et 383 du Code de commerce français.

L'*allgemeines Landrecht* prussien (art. 2310, II, 8) décidait que le payement de l'indemnité devait avoir lieu deux mois après la déclaration de délaissement, sur la production des documents nécessaires. Le Code allemand ne fixe pas de délai. C'est aux polices à le déterminer.

Voy. l'art. 382 du Code de commerce français qui, pour le cas où l'époque du payement n'est pas fixée par le contrat, oblige l'assureur à payer l'indemnité d'assurance trois mois après la signification du délaissement.

[2] Cette disposition tire son utilité de ce que, par le délaissement du navire, l'assuré ne transmet pas à l'assureur ses droits contre le capitaine, ni, par le délaissement des marchandises, ses droits contre l'armateur et le capitaine.

[3] La question de savoir si un droit de commission est dû à l'assuré doit être résolue à l'aide des règles contenues dans l'article 290 du Code. Toutefois les conditions générales des assurances maritimes de 1867 (art. 125) déclarent expressément que l'assuré n'a pas le droit de réclamer une commission pour ses peines.

l'assureur, un acte authentique constatant la transmission des droits opérée au profit de l'assureur en vertu de l'art. 872 (*Abandonrevers*); il doit également délivrer à l'assureur tous les documents relatifs aux objets délaissés.

Art. 876. En cas d'avarie partielle du navire, le dommage consiste dans le montant des frais de réparation calculé conformément aux articles 711 et 712, en tant que ces frais sont relatifs à des avaries à la charge de l'assureur [1].

Art. 877. Si l'innavigabilité du navire (art. 444) a été établie de la manière prescrite par l'article 499, l'assuré a le droit, à l'égard de l'assureur, de faire vendre publiquement le navire ou ses débris, et, en ce cas, le dommage est égal à la différence entre le produit net de la vente et la valeur d'assurance.

Les risques ne finissent, pour l'assureur, qu'avec la vente du navire ou des débris; l'assureur répond même du payement du prix d'achat.

Pour fixer la valeur qu'avait le navire à l'état de navigabilité, fixation nécessaire afin de savoir si le navire mérite d'être réparé ou non, on ne doit pas tenir compte de la valeur d'assurance de l'objet assuré, qu'elle soit estimée ou non.

Art. 878. Le commencement des travaux de réparation n'exclut point l'exercice du droit accordé à l'assuré par l'article précédent, lorsque des dommages importants, qui étaient restés inconnus de l'assuré sans sa faute, ne sont découverts que postérieurement.

Si l'assuré ne fait usage de son droit que postérieurement, l'assureur lui doit, à titre d'indemnité spéciale, les frais de réparation

[1] A l'article 876 se réfèrent l'article 130 des conditions générales des assurances maritimes de 1867, les articles 58 et 59 des conditions des assurances de Brême.

déjà faits, dans la mesure où les réparations ont contribué à augmenter le prix de vente du navire.

Art. 879. Pour les marchandises qui arrivent avariées au port de destination, la comparaison de leur valeur brute, à l'état d'avaries, avec la valeur qu'elles auraient eue dans ce port, à l'état sain, sert à fixer quelle quotité de leur valeur est perdue. Une quotité égale de la valeur d'assurance constitue le montant du dommage.

La détermination de la valeur des marchandises à l'état d'avaries a lieu au moyen d'une vente publique, ou, si l'assureur y consent, au moyen d'une estimation. La détermination de la valeur qu'elles auraient eue à l'état sain a lieu conformément aux dispositions du premier et du second alinéa de l'article 612.

L'assureur doit supporter en sus les frais d'expertise, d'estimation et de vente [1].

Art. 880. Si une partie des marchandises a été perdue durant le voyage, le dommage consiste dans une portion de la valeur d'assurance égale à la valeur des marchandises perdues.

Art. 881. Lorsque des marchandises ont été vendues pendant le voyage par suite d'un accident, le dommage consiste dans la différence entre leur produit net, déduction faite du fret, des droits de douane et des frais de vente, et la valeur d'assurance.

Les risques ne finissent pour l'assureur qu'avec la vente; il répond également du payement du prix de vente.

Les dispositions des articles 838 et 842 ne sont point modifiées par le présent article.

Art. 882. En cas de perte partielle du fret, le dommage con-

[1] Voy. art. 60 et 61 des conditions des assurances maritimes de Brême et art. 133 des conditions générales des assurances maritimes de 1867.

siste dans la partie perdue du fret stipulé ou, à défaut de stipulation, du fret usuel.

Si le fret a été estimé, et si cette estimation doit servir de règle en vertu de l'article 797 (4e alinéa) pour la détermination du dommage à réparer par l'assureur, le dommage consiste en une quotité du montant de l'estimation égale à la quotité du fret stipulé ou usuel qui a été perdue.

Art. 883. Pour le profit espéré ou le droit de commission attendus sur la bonne arrivée des marchandises, le dommage consiste, lorsque les marchandises arrivent avariées, en autant de centièmes de la somme assurée à titre de profit espéré ou de droit de commission que le dommage, déterminé selon l'article 879, forme de centièmes de la valeur d'assurance des marchandises.

Lorsqu'une partie des marchandises n'est pas parvenue au port de destination, le dommage consiste en autant de centièmes de la somme assurée à titre de profit espéré ou de droit de commission que la partie des marchandises non parvenue au port de destination représente de centièmes de la valeur totale des marchandises.

Lorsque, en cas d'assurance du profit espéré, les circonstances prévues par l'article 864 se réalisent, l'excédent fixé par l'article 864 doit être déduit du montant du dommage.

Art. 884. Pour les sommes prêtées à la grosse ou les frais d'avaries, le dommage, en cas de perte partielle, consiste dans le déficit provenant de ce que l'objet affecté au prêt à la grosse ou pour lequel les frais d'avaries ont été déboursés ou avancés, ne suffit plus, par suite d'accidents postérieurs, à couvrir les emprunts à la grosse ou les frais d'avaries.

Art. 885. L'assureur doit indemniser complètement l'assuré

du dommage à calculer conformément aux articles 876 à 884, si l'assurance a porté sur l'entière valeur, sans préjudice toutefois de la disposition de l'article 804; si l'assurance n'a pas porté sur l'entière valeur, l'assureur n'a à payer qu'une partie proportionnelle du dommage selon l'article 796.

SIXIÈME SECTION.

PAYEMENT DU DOMMAGE.

Art. 886. L'assuré [1] doit, pour pouvoir réclamer une indemnité à l'assureur, lui présenter un état estimatif du dommage.

Il doit, en même temps, lui justifier par des actes suffisamment probants [2] :

1° Son intérêt;

2° Le fait que l'objet assuré était exposé aux risques de mer;

3° L'accident sur lequel est fondée la demande;

4° Le dommage et son étendue.

Art. 887. En cas d'assurance pour compte d'autrui, l'assuré doit, en outre, prouver qu'il a donné l'ordre, à celui qui a fait assurer, de conclure l'assurance.

Si l'assurance a été conclue sans ordre (art. 786), l'assuré doit prouver les circonstances desquelles il résulte que l'assurance a été conclue dans son intérêt.

Art. 888. On doit, en général, considérer comme moyens de preuve suffisants ceux qui, à raison de la difficulté de produire d'autres moyens, sont admis par l'usage commercial, notamment :

[1] Cette solution s'applique, dans le cas d'assurance pour compte d'autrui, à la personne au profit de laquelle a été faite l'assurance. — [2] Voir art. 142 des conditions générales des assurances maritimes de 1867.

1° Pour la preuve de l'intérêt :

a. Dans l'assurance du navire, les titres de propriété ordinaires;

b. Dans l'assurance des marchandises, les factures et connaissements, si du moins de leur contenu ressort pour l'assuré le droit de disposer des marchandises;

c. Dans l'assurance du fret, les chartes-parties et connaissements;

2° Pour la preuve du chargement des marchandises, les connaissements;

3° Pour la preuve de l'accident, le rapport et le journal de bord (art. 488 et 494); en cas de condamnation, le jugement du tribunal des prises; en cas de disparition, des documents dignes de foi constatant le moment où le navire a quitté le port de départ et sa non-arrivée au port de destination dans le délai de disparition;

4° Pour la preuve du dommage et de son étendue, les actes d'expertise, d'estimation et de vente aux enchères conformes aux lois ou aux usages du lieu où l'on a fixé le montant du dommage, ainsi que les devis des experts, les comptes acquittés des réparations exécutées et les autres quittances des payements effectués. Toutefois, quand il s'agit d'une avarie partielle du navire (art. 876 et 877), les actes d'expertise et d'estimation, ainsi que les devis de dépenses, ne sont suffisants que si les dommages résultant d'usure, de vétusté, de pourriture ou de l'action des vers, ont été constatés séparément, et que si, en même temps, on a eu recours, dans la mesure du possible, à des experts, soit institués par l'autorité supérieure d'une manière permanente, soit nommés, pour le cas spécial, par le juge du lieu ou le consul du pays, ou, à leur défaut, par une autre autorité.

Art. 889. Les actes énoncés en l'article 888 ont, en règle

générale, force probante, même en cas de procès, à moins que des circonstances particulières ne fassent naître des doutes [1].

Art. 890. La clause déchargeant l'assuré de la preuve des faits mentionnés dans l'article 886, ou d'une partie d'entre eux, est valable, mais sans préjudice du droit de l'assureur de faire la preuve contraire [2].

La clause de la police d'assurance sur facultés, en vertu de laquelle il n'y aura pas à produire le connaissement, ne dispense que de la preuve du chargement.

Art. 891. Dans l'assurance pour compte d'autrui, celui qui a conclu le contrat peut, sans produire de mandat, exercer les droits stipulés au profit de l'assuré, toucher l'indemnité et en réclamer le payement en justice. Toutefois, lorsqu'une police a été délivrée, cette disposition ne s'applique que si celui qui a conclu le contrat la représente.

Si l'assurance a été conclue sans ordre, celui qui l'a contractée a besoin du consentement de l'assuré pour toucher l'indemnité ou en demander le payement en justice [3].

Art. 892. Quand une police a été délivrée, l'assureur doit payer l'indemnité à l'assuré lorsque celui-ci représente cette police [4].

Art. 893. Celui qui a contracté une assurance pour compte

(1) L'article 889 se trouve abrogé par la nouvelle théorie des preuves admises par le Code de procédure civile. (Voir loi sur la mise en vigueur de ce Code, art. 13, n° 2.)

(2) Le Code ne déclare pas valable la clause qui enlèverait à l'assureur le droit de faire la preuve contraire. Une pareille clause serait contraire à l'essence du contrat d'assurance. Avec elle, l'assuré pourrait faire un gain.

(3) Cette disposition a pour but d'empêcher les assurances dans lesquelles l'assuré n'a pas d'intérêt.

(4) Cet article ne se réfère qu'aux assurances faites pour compte d'autrui.

d'autrui n'est pas tenu de livrer la police à l'assuré ni à ses créanciers ou à la masse de sa faillite, avant d'avoir été payé des créances qu'il a contre l'assuré à raison des objets assurés. Lorsqu'un dommage s'est produit, celui qui a contracté l'assurance pour compte d'autrui peut, à raison de ces droits, se payer par préférence à l'assuré et à ses créanciers sur la créance existant contre l'assureur et sur l'indemnité après son recouvrement.

Art. 894. L'assureur est responsable envers celui qui a conclu l'assurance pour compte d'autrui, si, alors que la police est encore en la possession de ce dernier, cet assureur porte atteinte au droit de celui qui a conclu l'assurance, indiqué dans l'article 893, soit par le payement de l'indemnité faite à l'assuré ou à ses créanciers ou à la masse de sa faillite, soit par des conventions passées avec eux.

Les règles du droit civil servent à déterminer jusqu'à quel point l'assureur se rend responsable envers un tiers qui a des droits sur la police, en faisant des conventions concernant ces droits ou en payant des indemnités sans s'être fait remettre la police ou l'avoir revêtue de la mention nécessaire.

Art. 895. Quand l'assureur est poursuivi en payement d'une indemnité, il ne peut pas, en cas d'assurance pour compte d'autrui, opposer en compensation ses créances contre celui qui a conclu l'assurance [1].

Art. 896. L'assuré peut céder à un tiers non seulement les droits à indemnité provenant d'un accident déjà arrivé, mais encore ceux qui peuvent naître dans la suite. Si une police à ordre a été délivrée,

[1] Il y a là une déduction importante de l'idée selon laquelle l'assuré doit être considéré comme le véritable contractant, sans qu'on puisse invoquer les règles ordinaires de la commission.

elle peut être transférée par endossement; à cet endossement s'appliquent les dispositions des articles 301, 303 et 305. Dans l'assurance pour compte d'autrui, l'endossement de celui qui a conclu l'assurance est suffisant pour la validité de la première cession.

Art. 897. Lorsque, après l'expiration d'un délai de deux mois, depuis la notification de l'accident, l'état du dommage (art. 886) n'a pas encore été présenté, sans la faute de l'assuré, mais que la somme *minima* à payer par l'assureur a été fixée par une estimation approximative, l'assureur doit payer provisoirement cette somme à valoir sur sa dette, mais seulement à l'expiration du délai convenu pour le payement des sommes assurées. Si le délai du payement doit courir du jour où l'état du dommage aura été présenté à l'assureur, ce délai est, dans le cas du présent article, calculé du moment où l'estimation provisoire a été présentée à l'assureur.

Art. 898. L'assureur doit avancer :

1° En cas d'avaries, les deux tiers du montant à sa charge des frais nécessaires pour le sauvetage, la conservation ou la réparation de la chose assurée, à imputer sur le montant de sa dette qui sera fixée postérieurement;

2° En cas de prise du navire ou des marchandises, le montant intégral des frais du procès en revendication qui tombent à sa charge, à mesure qu'il est nécessaire de les payer.

SEPTIÈME SECTION.

DISSOLUTION DU CONTRAT D'ASSURANCE ET RESTITUTION DE LA PRIME.

Art. 899 [1]. Si l'assuré renonce en tout ou en partie à l'entreprise à laquelle se réfère l'assurance, ou si, sans son fait, la chose

[1] Voir art. 349 du Code de commerce français.

assurée n'est pas, en tout ou en partie, exposée aux risques pris à sa charge par l'assureur, la prime peut être répétée ou retenue pour le tout ou pour une part proportionnelle, sous la déduction d'une indemnité à payer à l'assureur.

L'indemnité consiste, sauf convention ou usage contraire du lieu où l'assurance a été conclue, dans 1/2 p. o/o de la totalité ou de la partie proportionnelle de la somme assurée, et, si la prime n'atteint pas 1 p. o/o de cette somme, dans la moitié de la totalité ou de la partie proportionnelle de la prime [1].

Art. 900. Si l'assurance est sans effet à raison du défaut d'intérêt assuré (art. 782) ou pour cause, soit de surassurance (art. 790), soit de double assurance (art. 792), et s'il y a eu bonne foi de celui qui a fait assurer au moment de la conclusion de l'assurance, et, en outre, dans le cas d'une assurance pour compte d'autrui, s'il y a eu bonne foi de l'assuré au moment où le mandat a été donné, la prime peut être répétée ou retenue sous déduction de l'indemnité de ristourne déterminée dans l'article 899 [2].

Art. 901. Les articles 899 et 900 s'appliquent lors même que le contrat d'assurance est nul au profit de l'assureur, par suite de l'omission des déclarations prescrites, ou par toute autre cause, et cela au cas même où cette nullité n'empêcherait pas l'assureur d'avoir droit à la prime entière.

Art. 902. Il n'y a pas lieu à ristourne quand les risques ont déjà commencé à courir pour l'assureur.

Art. 903. Si l'assureur est devenu insolvable, l'assuré a le droit, à son choix, soit de se désister du contrat et de répéter ou de retenir

[1] Les conditions générales des assurances maritimes de 1867 (art. 154, 158 et 159) réduisent le montant de l'indemnité. — [2] Cf. art. 358 et 359, Code de commerce français.

la totalité de la prime, soit de conclure un nouveau contrat d'assurance aux frais de son assureur, conformément à l'article 793. Ce droit n'appartient cependant point à l'assuré, quand, avant que l'assuré se soit désisté du contrat ou ait conclu une assurance nouvelle [1], une garantie suffisante lui est fournie pour garantir l'exécution des obligations de l'assureur.

Art. 904 [2]. Si l'objet assuré est aliéné, les droits appartenant à l'assuré en vertu du contrat d'assurance peuvent être transmis à l'acquéreur même en ce qui concerne les accidents futurs, de manière que l'acquéreur puisse agir contre l'assureur comme l'assuré aurait pu le faire lui-même si l'aliénation n'avait pas eu lieu [3].

L'assureur ne répond pas des risques qui ne se seraient pas produits si l'aliénation n'avait pas été faite.

L'assureur peut opposer non seulement les exceptions et demandes reconventionnelles qui lui appartiennent directement contre l'acquéreur, mais celles aussi qu'il aurait pu opposer à l'assuré; toutefois il ne peut se prévaloir de celles qui n'ont pas leur source dans le contrat d'assurance, que si elles avaient pris naissance dès avant la notification de l'aliénation.

La disposition précédente ne modifie pas les effets juridiques de la transmission par voie d'endossement d'une police à ordre [4].

[1] Cf. art. 349, Code de commerce français.

[2] Cet article statue sur les effets, à l'égard de l'assurance, de l'aliénation de la chose assurée. A la rigueur, cette aliénation devrait faire tomber l'assurance, puisque la chose de l'assuré n'est plus exposée aux risques de mer, et que, d'un autre côté, l'intérêt de l'acquéreur n'était pas l'intérêt assuré. Mais les besoins du commerce exigeaient qu'on n'admît pas cette solution rigoureuse. L'article 904 la repousse, en cherchant à empêcher que la transmission du bénéfice de l'assurance à l'acquéreur ne nuise à l'assureur.

[3] Il y a lieu de combiner avec l'article 904 l'article 905, qui déroge au premier pour les assurances de navires.

[4] Ici s'appliquent les articles 303 et 305 du Code de commerce.

Art. 905. Les dispositions de l'article 904 s'appliquent aussi dans le cas d'assurance d'une part de propriété dans un navire.

Si le navire lui-même est assuré, elles ne sont applicables qu'en cas d'aliénation du navire durant un voyage. Le commencement et la fin du voyage se déterminent d'après l'article 827. Si le navire est assuré à temps ou pour plusieurs voyages (art. 760), l'assurance, en cas d'aliénation pendant un voyage, ne dure que jusqu'au déchargement du navire au plus prochain port de destination[1]. (Art. 827.)

TITRE DOUZIÈME.

DE LA PRESCRIPTION.

Art. 906. Les créances mentionnées dans l'article 757 se prescrivent par un an. La prescription est toutefois portée à deux ans :

1° Pour les créances nées, au profit des gens de l'équipage, de contrats d'engagement, et pour les créances de loyers, si le congé a été donné au delà du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn;

2° Pour les créances d'indemnité provenant d'abordage de navires.

Art. 907. La prescription établie par l'article précédent s'applique aussi aux actions personnelles appartenant au créancier contre l'armateur ou contre une personne de l'équipage.

[1] L'article 905 se justifie par les raisons suivantes. Dans l'assurance d'une part de navire, la personne de l'assuré n'est pas prise en considération. Elle l'est bien dans l'assurance du navire entier, quand cette assurance est antérieure au commencement du voyage; mais, comme, une fois que le voyage est commencé, l'armateur n'a plus d'influence sur sa réussite, l'assureur ne tient pas, en général, un grand compte de la personne de l'assuré, lorsque l'assurance d'un navire est conclue pendant le voyage.

Art. 908. La prescription commence :

1° Pour les créances des gens de l'équipage (art. 757, n° 4) à l'expiration du jour où prend fin le contrat d'engagement ou de loyer, et, dans le cas où l'exercice de l'action est possible [1] et recevable plus tôt, à l'expiration du jour où ces conditions se trouvent réunies; pourtant on ne prend pas en considération, pour fixer le commencement du délai de prescription, le droit de demander des avances et des acomptes;

2° Pour les créances provenant d'avaries ou de retard dans la livraison des marchandises et des bagages (art. 757, n°s 8 et 10) et de contributions aux avaries grosses (art. 757, n° 6), à l'expiration du jour où la livraison a eu lieu; pour les créances provenant de la non-livraison des marchandises à l'expiration du jour où le navire a atteint le port où la livraison devait avoir lieu, et, s'il ne l'atteint pas, à l'expiration du jour où l'intéressé a eu connaissance à la fois de la non-arrivée du navire et du dommage;

3° Pour les créances ne rentrant pas sous le numéro 2 et provenant de la faute d'une personne de l'équipage (art. 757, n° 10), à l'expiration du jour où l'intéressé a eu connaissance du dommage; toutefois, pour les créances d'indemnité provenant d'un abordage, à l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu;

4° Pour toutes autres créances, à l'expiration du jour de l'échéance de la créance.

Art. 909. Sont, en outre, prescrites après un an les créances grevant les marchandises à raison du fret et de tous ses accessoires : des surestaries, des droits de douane, déboursés et autres dépenses; des prêts à la grosse, des contributions aux avaries grosses, frais de sauvetage et d'assistance, comme toutes les

[1] Il s'agit ici non seulement de la possibilité juridique résultant de l'échéance de la dette, mais même de la possibilité de fait. Ainsi la prescription ne court pas tant que le capitaine et les gens de l'équipage sont en voyage.

actions personnelles contre les ayants droit à la cargaison et les créances pour prix de passage.

La prescription commence, pour les contributions aux avaries grosses, à l'expiration du jour de la livraison des marchandises qui doivent contribuer, et, pour les autres créances, à l'expiration du jour de leur exigibilité.

Art. 910. Se prescrivent par cinq ans les créances de l'assureur et de l'assuré dérivant du contrat d'assurance [1].

La prescription commence à l'expiration du dernier jour de l'année où s'est achevé le voyage assuré, et, en cas d'assurance à temps, à l'expiration du dernier jour du délai de l'assurance. Elle commence, en cas de disparition du navire, à l'expiration du jour où prend fin le délai de la disparition.

Art. 911. Une créance qui est prescrite en vertu des articles 906 à 910 ne peut être opposée en compensation ni par voie de demande reconventionnelle, lorsqu'elle était déjà prescrite lors de la naissance de l'autre créance.

[1] L'article 432 du Code de commerce français admet aussi une prescription de cinq ans; mais, contrairement au second alinéa de l'article 910, il fait partir le délai de la prescription du jour de la date du contrat.

FIN DU CODE DE COMMERCE ALLEMAND.

LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE

SUR LE CHANGE.

LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE[1]

SUR LE CHANGE[2].

PREMIÈRE SECTION.

DE LA CAPACITÉ EN MATIÈRE DE LETTRE DE CHANGE ET DE BILLET À ORDRE.

ARTICLE PREMIER. Est capable de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre quiconque est capable de s'obliger par contrat[3].

ART. 2[4]. Le débiteur d'une lettre de change ou d'un billet à ordre est obligé sur ses biens.

(1) et (2) *Allgemeine deutsche Wechselordnung*. Le mot *Wechsel* a un sens plus étendu que les mots français *lettre de change*, il comprend aussi le billet à ordre. Aussi avons-nous dû souvent traduire ce seul mot par les mots lettre de change et billet à ordre. Voyez, du reste, note 1 de la page 424.

Quant au mot *allgemeine* (générale), le sens en a été déterminé ci-dessus dans l'introduction (p. XXV).

(3) Il résulte notamment de cette règle qu'une lettre de change ou un billet à ordre peut être souscrit :

1° Par un mineur autorisé de son tuteur. La loi prussienne exige, en outre, une homologation du tribunal. (Loi du 5 juillet 1875, art. 42, 10°, 45; loi du 12 juillet 1875, art. 5.)

2° Par une femme. Pour la femme mariée, l'autorisation maritale, requise par plusieurs lois particulières (par exemple par le Code prussien, p. 11, t. I, art. 320), n'est point exigée par le droit commun.

Cpr. le Code de commerce français (art. 113 et 114).

(4) Cet article est devenu inutile depuis la loi du 29 mai 1868. Avant la loi du 29 mai 1868, qui abolit la contrainte par corps et qui est devenue loi de l'Empire, l'article 2 était ainsi conçu :

«Le débiteur d'une lettre de change ou d'un billet à ordre est obligé sur sa personne et sur ses biens. *Le créancier peut poursuivre simultanément l'exécution contre la personne et l'exécution sur les biens.*

Toutefois la contrainte par corps n'est pas admise : 1° Contre les héritiers du débiteur d'une lettre de change ou d'un billet à ordre; 2° Contre les mandataires

Art. 3. Si une lettre de change ou un billet à ordre porte la signature de personnes qui sont totalement ou partiellement incapables de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre, ce fait n'a aucune influence sur l'engagement des autres obligés[1].

DEUXIÈME SECTION.

DES LETTRES DE CHANGE[2].

I. Des conditions de la lettre de change.

Art. 4. Toute lettre de change doit nécessairement contenir les énonciations suivantes :

1° La qualification de *lettre de change* (*Wechsel*) exprimée dans la lettre même, ou, si la lettre est rédigée en une langue étrangère, l'expression équivalente dans cette langue[3] ;

2° La somme à payer;

ayant souscrit une lettre de change ou un billet à ordre pour le compte de corporations ou d'autres personnes morales, de sociétés anonymes ou pour des personnes incapables d'administrer elles-mêmes leurs biens; 3° Contre les femmes qui n'exercent ni commerce ni industrie.

Les lois des États particuliers pourront soustraire à la contrainte par corps :

1° Les députés aux chambres pendant la durée des sessions;

2° Les officiers, soldats et fonctionnaires militaires en activité de service;

3° Les fonctionnaires civils en activité de service;

4° Les ecclésiastiques;

5° Les matelots et gens de l'équipage à compter du moment où le navire est appareillé et prêt à partir;

6° Le débiteur en faillite ou en déconfiture ou qui a été admis à faire cession de biens;

7° Le débiteur qui a déjà subi la contrainte par corps durant un an à la requête du même créancier, si ce créancier ne prouve que le débiteur est en état de payer (2° novelle de Nuremberg).

(1) Ainsi, par exemple, l'incapacité du tireur ou du tiré ne vicie pas l'obligation du donneur d'aval.

(2) *Von gezogenen Wechseln.* Cette rubrique signifie mot à mot des effets de change tirés. Ces effets correspondent aux lettres de change du droit français. On leur oppose, sous le nom d'*eigene* ou de *trockene Wechsel*, les billets à ordre. (Voy. ci-après art. 96 et la note 1 de la page 424.)

(3) Cette énonciation n'est point requise par la loi française.

3° Le nom de la personne ou la raison commerciale à laquelle ou à l'ordre de laquelle le payement doit être fait [1] (preneur);

4° L'époque du payement. *La lettre de change ne peut être payable par fractions et à plusieurs époques successives* [2]; elle ne peut être payable que :

A un jour déterminé;

A vue ou à un certain délai de vue;

A un certain délai de date à partir de sa création;

En foire ou dans un marché;

5° La signature du tireur avec son nom ou sa raison commerciale;

6° Le lieu, les jour, mois et an où la lettre est créée;

7° Le nom ou la raison commerciale de celui qui doit faire le payement (tiré);

8° Le lieu du payement [3]. En l'absence de désignation spéciale à cet effet, le lieu indiqué avec le nom ou la raison commerciale du tiré est considéré comme lieu du payement, et en même temps comme domicile du tiré [4].

Art. 5. Si la somme à payer (art. 4, n° 2) est écrite en toutes lettres et en chiffres, en cas de différence on s'en tient à la somme écrite en toutes lettres.

Si la somme est écrite plusieurs fois en toutes lettres ou plusieurs fois en chiffres, en cas de différence on s'en tient à la somme la plus faible.

(1) La loi allemande, comme la loi française, n'admet pas, en principe, les lettres *au porteur*. Mais elle permet de créer une lettre à l'ordre du tireur ou de faire un endossement en blanc. (Voy. *infra*, art. 6 et 12.)

(2) 3e novelle de Nuremberg. — Les phrases imprimées en italiques sont des additions au texte primitif introduites par les Novelles de Nuremberg. (Voir, sur les Novelles de Nuremberg, *Introduction*, p. XXVI et suiv.)

(3) Mais il n'est pas nécessaire que le lieu du payement soit autre que le lieu de l'émission. En d'autres termes, la loi allemande n'exige point la remise de place en place. (Cpr. art. 110, Code de commerce français.)

(4) On voit que la loi allemande n'exige point l'indication de la valeur

Art. 6. La lettre de change peut être à l'ordre du tireur lui-même[1]. (Art. 4, n° 3.)

Elle peut être tirée sur le tireur lui-même (art. 3, n° 7), pourvu que le payement doive être fait en un lieu autre que celui de la création de la lettre de change (billet à ordre tiré)[2].

Art. 7. L'écrit dans lequel une des énonciations de l'article 4 fait défaut ne produit pas les effets d'une lettre de change. De même les déclarations ajoutées à cet écrit (endossement, acceptation, aval) ne peuvent valoir comme obligations de change.

La stipulation d'intérêts insérée dans une lettre de change est réputée non écrite[3].

II. Des obligations du tireur.

Art. 8. Le tireur d'une lettre de change est garant par droit de change[4] de l'acceptation et du payement[5].

fournie. (Cpr. art. 110, Code de commerce français.)

(1) Cette lettre est considérée comme parfaite avant tout endossement. En est-il de même d'après le Code de commerce français (art. 110, avant-dernier alinéa)? C'est une question controversée.

(2) On voit que la loi allemande distingue la lettre de change qu'on tire sur soi-même (*trassirter eigener Wechsel*) du billet à domicile (*domicilirter eigener Wechsel*). Le *trassirter eigener Wechsel* est, en général, employé par les commerçants qui ont des succursales sur diverses places : on procède comme si le commerçant et la succursale étaient deux personnes différentes, et l'on applique les règles de l'acceptation, du protêt, etc.

Il en est autrement dans le *domicilirter eigener Wechsel*.

(3) 4e Novelle de Nuremberg.

En Autriche, la stipulation d'intérêts n'est pas tenue pour non écrite: elle annule la lettre où elle est insérée et transforme cette lettre en une simple promesse. Les Novelles de Nuremberg n'ont pas été introduites en Autriche.

(4) Nous traduisons par ces expressions le mot allemand *wechselmässig*.

Ce mot indique une obligation soumise aux règles et à la procédure spéciales aux lettres de change et aux billets à ordre. Il faut bien remarquer qu'une personne peut être obligée à raison de sa signature apposée sur une lettre de change ou sur un billet à ordre, sans l'être conformément aux règles spéciales qui régissent ces effets.

(5) Toutefois le tireur peut se soustraire à cette obligation par une clause de non-garantie.

III. De l'endossement.

Art. 9. Le preneur peut transmettre la lettre de change à un tiers par endossement (*Giro*).

Si cependant le tireur a interdit la transmission en insérant dans la lettre les mots *non à ordre* ou toute autre expression équivalente [1], l'endossement de la lettre ne saurait valoir comme produisant les effets qui résultent de la lettre de change [2].

Art. 10. L'endossement transmet à celui au profit de qui il est fait tous les droits résultant de la lettre de change, notamment la faculté de réendosser. L'endossement peut avoir lieu valablement même au profit du tireur, du tiré, de l'accepteur [3], d'un précédent endosseur, et toutes ces personnes peuvent réendosser.

Art. 11. L'endossement doit être écrit soit sur la lettre, soit

[1] Pour interdire l'endossement, il ne suffit pas de l'absence de la clause *à ordre* (comme dans la loi anglaise); il faut l'insertion de la clause : *non à ordre*. La rature des mots *à ordre* ne suffirait pas. D'après la loi française, la clause *à ordre* est essentielle à la lettre de change. (Code de comm. art. 110, al. 8.) (Voy. en ce sens, Thöl, *das Wechselrecht*, § 259, p. 470 et 471.)

[2] Mais il peut valoir comme cession civile.

[3] La loi allemande repousse, on le voit, la doctrine de la Cour de cassation de France (arrêt du 19 avril 1848), d'après laquelle la transmission de la lettre à l'accepteur éteint par confusion, d'une manière définitive, toutes les obligations résultant de la lettre. Mais la jurisprudence française adopte une autre solution dans le cas d'endossement fait au profit d'un endosseur antérieur. Arrêt de cassation de la Chambre civile du 10 février 1880. (Voyez, sur cet arrêt, les observations de M. Ch. Lyon-Caen dans la *Revue critique de législation*, 1881, p. 289.)

Le Code belge revisé (art. 28 de la loi du 20 mai 1872) consacre la même solution que la loi allemande.

sur une copie, soit sur une feuille (allonge) attachée à la lettre ou à la copie [1].

Art. 12. L'endossement est valable lors même que l'endosseur s'est borné à écrire son nom ou sa raison commerciale sur le dos de la lettre ou de la copie, ou sur l'allonge (endossement en blanc) [2].

Art. 13. Tout porteur de la lettre de change a le droit de remplir les endossements en blanc qui s'y trouvent. Il peut aussi, sans les remplir, réendosser la lettre [3].

Art. 14. L'endosseur est garant, conformément aux règles sur le change [4], envers tout porteur ultérieur, de l'acceptation et du payement de la lettre. Mais, s'il a ajouté à son endossement la mention *sans garantie* ou *sans obligo* ou toute autre restriction équivalente, il n'est pas tenu en vertu de son endossement.

Art. 15. L'endosseur qui a interdit la transmission par la clause « non à ordre [5], » ou par une autre clause équivalente, est à

(1) La loi allemande n'exige ni la date ni l'indication de la valeur fournie. (Cpr. C. de commerce français, art. 137, 139.)

(2) L'endossement en blanc a donc les effets d'un véritable endossement et non ceux d'une procuration, comme d'après la loi française. (Code de commerce français, art. 138.)

Tandis que les endossements complets peuvent être écrits même sur le *recto* de la lettre, l'endossement en blanc doit nécessairement l'être sur le *verso* : une simple signature sur le *recto* pourrait être prise pour un aval.

(3) Le porteur de la lettre accompagnée d'un endossement en blanc peut transférer cette lettre de trois manières : 1° en remplissant l'endossement en blanc par son nom et en réendossant au nouveau porteur; 2° en remplissant l'endossement en blanc par le nom du nouveau porteur; 3° en remettant simplement la lettre au nouveau porteur. Le second et le troisième mode de transfert présentent cet avantage pour l'endosseur qu'il reste affranchi de toute obligation de garantie.

(4) *Wechselmässig*. (Voyez ci-dessus note 4 de la page 392.)

(5) La clause *à ordre* n'est donc pas de l'essence de l'endossement, comme d'après la loi française. (Code de commerce français, art. 137.)

l'abri de tout recours de la part des tiers à qui la lettre de change aurait été transmise par celui à qui il l'a endossée [1].

Art. 16. Quand une lettre de change est endossée après l'expiration du délai fixé pour le protêt faute de payement, celui au profit de qui elle est endossée acquiert contre le tiré les droits résultant de l'acceptation et les droits de recours contre ceux qui ont endossé la lettre après l'expiration du délai [2].

Mais si, avant l'endossement, la lettre a déjà été protestée faute de payement, celui au profit de qui elle a été endossée n'a que les droits de son endosseur contre l'accepteur, contre le tireur et contre les endosseurs antérieurs au protêt. L'endosseur en ce cas n'est point obligé conformément aux règles sur le change [3].

Art. 17. Quand à l'endossement est ajoutée la mention *pour encaissement* ou *pour procuration*, ou toute autre formule exprimant le mandat, l'endossement ne transfère pas la propriété de la lettre de change, mais il autorise celui au profit de qui il est fait à toucher le montant de la lettre, à faire protêt, et à signifier le refus de

[1] Mais ces porteurs n'en auraient pas moins leur recours contre le tireur et contre les endosseurs antérieurs à celui qui a endossé avec la clause *non à ordre*. La clause *non à ordre* a donc des effets moins étendus lorsqu'elle est insérée par un endosseur que lorsqu'elle est insérée par le tireur. (Art. 9.)

La clause *sans garantie* (art. 14) est plus avantageuse que la clause *non à ordre* (art. 15) : la première protège l'endosseur même contre le bénéficiaire de l'endossement; la seconde ne le protège que contre ceux auxquels la lettre est endossée ultérieurement.

[2] Mais il n'a pas de recours contre les endosseurs antérieurs, ni contre le tireur. (Voyez *infra*, art. 41.)

Cette disposition est conforme à la jurisprudence française. (Demangeat sur Bravard, t. III, p. 156, note 2.) Au contraire, plusieurs codes étrangers (Hollande, art. 139; Portugal, art. 360; Espagne, 474; Russie, 387) considèrent l'endossement d'une lettre après son échéance comme une simple cession civile.

[3] En d'autres termes, l'endossement ne vaut alors que comme simple cession; on peut, en conséquence, opposer, à celui au profit de qui il a été fait, les mêmes exceptions qu'on aurait pu opposer à l'endosseur.

payement au prédécesseur de son endosseur (art. 45)[1], comme aussi à exercer des poursuites judiciaires pour le recouvrement de la dette et à en retirer le montant, s'il a été déposé. Ce porteur est également autorisé à transmettre son droit à un tiers par un nouvel endossement de procuration. Mais il ne peut consentir d'endossement proprement dit, lors même que l'endossement de procuration contiendrait la clause *ou à son ordre*[2].

IV. De la présentation à l'acceptation.

Art. 18. Le porteur d'une lettre de change a le droit de la présenter immédiatement à l'acceptation du tiré, et, faute d'acceptation, de la faire protester[3]. *Toute convention contraire est nulle en droit de change*[4]. Il n'y a d'exception à cette règle que pour les lettres de change payables en foire ou dans un marché : ces lettres ne peuvent être présentées à l'acceptation et protestées, faute d'acceptation, qu'aux époques fixées par les lois qui sont en vigueur au lieu de la foire ou du marché. La simple détention de

[1] Comme il agit au nom de son endosseur, il doit faire la signification non à cet endosseur, qui, jusqu'à un certain point, ne fait qu'un avec lui, et contre qui il n'a pas de recours, mais au prédécesseur de cet endosseur.

[2] Cette dernière disposition est conforme à l'ancienne jurisprudence française. (Pothier, *Contrat de change*, n° 41, § 3.) Au contraire, la jurisprudence actuelle permet au porteur par endossement de procuration de consentir un endossement proprement dit. (Cour de cassation, 6 janvier 1845.)

[3] Le porteur n'est donc point tenu de laisser au tiré un certain délai pour délibérer sur son acceptation. (Cpr. Code de commerce français, art. 125.) La présentation peut, faute d'acceptation immédiate, être immédiatement suivie de protêt. (Thöl, § 213, IV.) En d'autres termes, la lettre n'est pas remise au tiré comme en France; elle lui est présentée.

[4] 5e novelle de Nuremberg. Il résulte de cette modification qu'on ne peut plus insérer valablement dans une lettre de change la clause dite *d'Augsbourg* et qui était ainsi conçue : *Payez contre cette lettre de change acceptable quinze jours avant l'échéance*. Une semblable convention serait valable d'après la loi française. (Demangeat sur Bravard, t. III, p. 30.)

la lettre de change confère le droit de la présenter à l'acceptation et de la faire protester faute d'acceptation [1].

Art. 19. La présentation à l'acceptation n'est obligatoire pour le porteur que si la lettre est payable à un certain délai de vue. Le porteur doit, en ce cas, sous peine de perdre son recours fondé sur le droit de change contre les endosseurs et le tireur, présenter la lettre à l'acceptation dans le délai fixé par la lettre, ou, à défaut de fixation, dans le délai de deux ans à partir de l'émission [2]. L'endosseur qui, sur une lettre de ce genre, a indiqué dans son endossement un délai pour la présentation, cesse d'être obligé par droit de change si la présentation n'a pas eu lieu dans le délai fixé [3].

Art. 20. Si la lettre payable à un certain délai de vue n'est point acceptée ou que le tiré refuse de dater son acceptation, le porteur doit, sous peine de perdre son recours contre les endosseurs et le tireur, faire constater la présentation en temps opportun, au moyen d'un protêt fait dans le délai de la présentation. (Art. 19.)

Le jour du protêt vaut, dans ce cas, comme jour de présentation.

A défaut de protêt, le délai de l'échéance se calcule, à l'égard

[1] Mais non le droit de la présenter au payement et de la faire protester faute de payement. (Voyez *infra*, art. 36.)

[2] D'après la loi française (loi du 3 mai 1862, art. 5 modifiant l'art. 160 du Code de commerce), le délai de présentation n'est que de trois mois, mais il est prolongé à raison des distances.

Il résulte des discussions préparatoires que l'article 19 de la loi allemande ne doit s'appliquer qu'aux lettres tirées d'Allemagne. Au contraire, la jurisprudence française applique l'article 160, non seulement aux lettres tirées de France, mais aussi à celles tirées sur la France. (Code de comm. français, art. 160; loi du 19 mars 1817, art. 2.)

[3] Cette clause, de même que celle de l'article 14 *supra*, n'a d'effet que contre l'endosseur qui l'a insérée et non contre le tireur et les autres endosseurs.

de l'accepteur qui a omis de dater son acceptation, à compter du dernier jour du délai de présentation [1].

V. De l'acceptation.

Art. 21. L'acceptation doit être écrite sur la lettre de change [2].

Toute déclaration écrite sur la lettre et signée par le tiré, vaut acceptation pure et simple, à moins qu'il n'y soit dit expressément que le tiré n'accepte pas ou qu'il n'accepte que sous certaines restrictions [3].

La simple signature, par le tiré, de son nom ou de sa raison commerciale, sur le *recto* de la lettre [4] vaut également acceptation pure et simple.

L'acceptation, une fois donnée, ne peut plus être retirée [5].

Art. 22. Le tiré peut restreindre son acceptation à une partie de la somme portée dans la lettre.

Toute autre restriction équivaut à un refus d'acceptation [6];

(1) D'après le Code français (art. 122, 4°), au contraire, le point de départ du délai de l'échéance est la date même de l'émission de la lettre : disposition fâcheuse, comme l'a remarqué M. Liebe, «en ce que souvent elle fait tomber le jour de l'échéance à une époque antérieure au jour de la présentation.»

(2) L'acceptation ne peut donc être faite ni sur une copie de la lettre (cpr. art. 11 *supra*), ni, à plus forte raison, sur un acte séparé.

(3) Ainsi le mot *vu*, signé du tiré, vaut acceptation pure et simple. (Thöl, § 215, I.)

(4) Cette signature doit être sur le *recto* de la lettre, parce que, si elle était sur le dos, on pourrait y voir un endossement en blanc. (Voyez *supra*, art. 12.)

(5) *Quid*, si le tiré biffe son acceptation avant de rendre la lettre au porteur? A cette question, les commentateurs ont proposé trois réponses différentes : 1° L'acceptation reste valable tout comme si elle n'avait pas été biffée, pourvu qu'elle soit encore lisible; 2° le tiré est obligé de donner une acceptation nouvelle en place de celle qu'il a biffée (Thöl); 3° le tiré n'est plus obligé, l'acceptation est comme non avenue : car l'article 21, al. 4, en déclarant l'acceptation irrévocable, ne dit point à quel moment il y a acceptation (Jacobi). Ce dernier système, conforme à la jurisprudence française, ne paraît pas devoir l'emporter dans la jurisprudence allemande.

(6) Ainsi, en cas d'acceptation partielle, le porteur ne peut faire protêt et recourir

mais l'accepteur est tenu, par droit de change, dans les termes de son acceptation.

Art. 23. L'acceptation oblige le tiré, par droit de change, à payer à l'échéance la somme acceptée.

L'acceptation oblige le tiré, par droit de change, même envers le tireur[1].

Au contraire, le tiré ne peut agir contre le tireur par droit de change[2].

Art. 24. Si la lettre désigne un lieu de payement autre que le domicile du tiré (art. 4, n° 8)[3], le tiré doit indiquer sur la lettre, en l'acceptant, par qui le payement sera fait au lieu désigné, à moins que la lettre ne l'indique déjà elle-même; faute de cette mention, le tiré est censé s'engager à payer lui-même au lieu désigné.

que pour la partie non acceptée; quand toute autre restriction est apportée à l'acceptation, il peut faire protêt et recourir pour le tout.

(1) Cette disposition est de droit nouveau. On a dit, pour la justifier, que «la plupart des lettres de change se réfèrent à une dette du tiré : la traite est créée et acceptée, soit afin de procurer au créancier une sûreté plus grande, soit afin de lui permettre de réaliser sa créance avant l'échéance en négociant la lettre; pour atteindre ce but, on se sert de la traite uniquement parce que le billet à ordre n'est pas recherché dans le commerce; mais, dans l'intention des parties, accepter une lettre de change, c'est, sous une autre forme, souscrire un billet à ordre.» (Brauer, *ad h. l.*)

Si le tiré a accepté à découvert, il conserve son droit à la provision, mais ne peut opposer ce droit comme exception à l'action du tireur. (Thöl, § 220, *infra.*)

(2) L'obligation du tireur envers le tiré est une obligation purement civile et non une obligation *de change*. «Aussi, dit M. Brauer (*ad h. l.*, 4), la théorie de la provision n'existe-t-elle pas dans notre loi. Les rapports qui se forment, à cet égard, entre le tireur et le tiré, sont réglés d'après les principes du droit civil et d'après les conventions des parties.

(3) Ces lettres de change sont qualifiées par le texte allemand de *domicilirte Wechsel*. L'expression de *lettres de change domiciliées* n'est pas employée en français, et il n'y a pas d'expression technique correspondante; aussi avons-nous dû recourir à une périphrase.

Le tireur d'une lettre payable ailleurs qu'au domicile du tiré peut, dans cette lettre, prescrire la présentation à l'acceptation. L'inobservation de cette prescription entraîne la perte du recours contre le tireur et les endosseurs.

VI. Du recours en sûreté.

1. À défaut d'acceptation.

Art. 25. Si la lettre de change n'est pas acceptée ou si elle ne l'est qu'avec restrictions ou pour partie, les endosseurs et le tireur sont tenus par droit de change, sur la représentation du protêt faute d'acceptation, de fournir sûreté suffisante[1] que le payement de la somme portée dans la lettre ou de la partie non-acceptée, comme aussi le remboursement des frais causés par le défaut d'acceptation, auront lieu à l'échéance.

Toutefois ils sont autorisés également à déposer à leurs frais la somme due soit au tribunal, soit auprès de tout autre établissement ou autorité ayant qualité pour recevoir des dépôts.

Art. 26. Le preneur, comme aussi quiconque a acquis la lettre par endossement, est autorisé, par la seule possession de l'acte de protêt faute d'acceptation, à demander sûreté au tireur et à ses autres prédécesseurs, et à agir en justice à cet effet par la procédure sur lettre de change.

Celui qui exerce le recours n'est pas lié par l'ordre des endossements ni par le choix qu'il a fait d'abord.

[1] La loi ne parle pas d'« un gage ou une caution, » comme le faisait le projet (art. 26), ni d'« une caution, » comme le fait la loi française. (Code de commerce français, 120.) En préférant l'expression plus large de *sûreté suffisante*, elle a voulu laisser aux juges plein pouvoir pour déterminer, suivant les circonstances, ce que devra être cette sûreté. (Brauer, *ad. h. l.*)

Il n'est pas tenu de produire la lettre de change ni de prouver qu'il a lui-même fourni sûreté à ses successeurs.

Art. 27. La sûreté fournie répond, non seulement envers celui qui l'a demandée, mais aussi envers tous les autres successeurs de celui qui l'a fournie, en tant qu'ils recourent contre lui. Ceux-ci ne peuvent exercer eux-mêmes le recours pour demander une autre sûreté, qu'en justifiant que la sûreté fournie est insuffisante quant à sa nature ou quant à son montant [1].

Art. 28. La sûreté fournie doit être restituée :

1° Quand la lettre a été plus tard acceptée complètement [2];

2° Quand une année s'est écoulée depuis l'échéance de la lettre sans qu'il ait été exercé de recours contre celui qui, en étant passible, a fourni la sûreté;

3° Quand la lettre a été payée ou qu'elle a perdu sa valeur comme lettre de change.

2. À raison de la solvabilité douteuse de l'accepteur.

Art. 29. Quand une lettre de change a été acceptée pour le tout ou pour partie, on ne peut demander une sûreté pour la somme acceptée que dans les cas suivants :

(1) Il résulte de cette disposition que l'on ne peut exiger plusieurs sûretés d'un seul et même souscripteur de la lettre. Mais ne pourrait-on pas exiger plusieurs sûretés de plusieurs souscripteurs différents? Cette question, débattue entre les commentateurs français (Cpr. Bravard, t. III, p. 284), est, en général, résolue négativement en Allemagne. (Liebe, p. 117.)

(2) Il n'est pas nécessaire que l'acceptation comprenne aussi les frais de protêt et autres frais, parce que le tiré n'est pas obligé par lettre de change à l'acceptation, qui est facultative pour lui. Au contraire, c'est le tireur qui est obligé de procurer au porteur l'acceptation de sa lettre; c'est donc à lui qu'incombent les frais causés par le refus d'acceptation. La question de savoir s'il est fondé à se les faire rembourser par le tiré dépend des conventions intervenues entre eux, et doit être résolue d'après les règles du droit civil.

1° Quand l'accepteur a été déclaré en faillite, ou simplement quand il a cessé ses payements [1];

2° Quand, postérieurement à la création de la lettre, l'accepteur a été inutilement exécuté sur ses biens ou quand il a encouru la contrainte par corps pour dettes.

Quand, dans ces deux cas, l'accepteur n'ayant pas fourni sûreté, protêt a été fait contre lui de ce chef, et que, sur présentation de ce protêt, l'acceptation n'a pu être obtenue des personnes indiquées pour payer la lettre au besoin, le porteur de la lettre et tous ceux qui l'ont acquise par endossement peuvent, moyennant la remise de ce protêt, demander sûreté à leurs prédécesseurs. (Art. 25-18.) La simple détention de la lettre tient lieu de procuration, pour exiger sûreté de l'accepteur dans les cas 1 et 2 ci-dessus, et, à défaut, faire dresser protêt.

Le porteur de la lettre est autorisé, dans les cas 1 et 2 ci-dessus, à demander également sûreté à l'accepteur lui-même, et à agir contre lui, à cet effet, par la procédure sur lettre de change [2].

VII. De l'accomplissement des obligations résultant de la lettre de change.

1. De l'échéance.

Art. 30. Si la lettre de change indique, comme époque du payement, un jour déterminé, l'échéance a lieu à ce jour. Si l'époque indiquée est le milieu d'un mois, l'échéance a lieu le 15 de ce mois. *Si l'époque indiquée est le commencement ou la fin d'un mois, l'échéance a lieu le premier ou le dernier jour du mois* [3].

[1] Voyez Code de commerce français, article 444, al. 2. Il y a cessation de payement quand les circonstances nécessaires à la déclaration de faillite se rencontrent et qu'il ne manque plus que le jugement déclaratif.

[2] 6° novelle de Nuremberg.

[3] 7° novelle de Nuremberg.

Art. 31. L'échéance d'une lettre à vue a lieu lors de sa présentation [1]. Le porteur d'une lettre à vue doit, sous peine de perdre son recours par droit de change contre les endosseurs et le tireur, la présenter au payement suivant les conditions spéciales indiquées par la lettre, et, à défaut de cette indication, dans le délai de deux ans à compter de la création de la lettre [2]. L'endosseur d'une lettre à vue qui a indiqué dans son endossement un délai spécial pour la présentation cesse d'être obligé par droit de change, si la présentation n'a pas eu lieu dans ce délai.

Art. 32. Pour les lettres qui sont payables à un certain délai de vue ou à un certain délai de date, l'échéance a lieu ainsi qu'il suit :

1° Si le délai est indiqué en jours, l'échéance est au dernier jour du délai; dans le calcul de ce délai, on ne compte ni le jour de la création pour les lettres payables à un certain délai de date, ni le jour de la présentation pour les lettres payables à un certain délai de vue;

2° Si le délai est indiqué en semaines, en mois ou en périodes comprenant plusieurs mois (année, semestre, trimestre), l'échéance est au jour de la semaine ou du mois qui, par sa dénomination ou par son quantième, correspond au jour de la création ou de la présentation; si ce jour manque dans le mois du payement, l'échéance est au dernier jour de ce mois.

L'expression « un demi-mois » est réputée équivalente à un délai de quinze jours. Si la lettre est payable à un ou plusieurs mois entiers plus un demi-mois, les quinze jours se comptent en dernier lieu.

[1] Code de comm. français, art. 130.

[2] D'après la loi française (art. 160 du Code de commerce modifié par la loi du 3 mai 1862), ce délai est de six mois et est prolongé suivant les distances.

Art. 33. Il n'est point admis de jour de grâce [1].

Art. 34. Si une lettre payable en Allemagne à un certain délai de date à été tirée dans un pays où l'ancien calendrier est en usage [2], et s'il n'est pas dit qu'elle est datée suivant le nouveau calendrier ou si elle est datée suivant les deux calendriers, le jour de l'échéance sera celui du nouveau calendrier correspondant au jour qui, d'après l'ancien calendrier, a été celui de la création de la lettre.

Art. 35. Pour les lettres payables en foire ou dans un marché, l'échéance a lieu au jour fixé pour les payements par les lois du lieu où se tient la foire ou le marché, et, faute d'une pareille fixation, au jour qui précède la clôture légale de la foire ou du marché. Si la foire ou le marché ne dure qu'un jour, l'échéance a lieu ce jour-là.

2. Du payement.

Art. 36. Le porteur d'une lettre de change justifie de sa propriété par une série continue d'endossements descendant jusqu'à lui [3]. Ainsi le premier endossement doit être signé par le preneur,

[1] Ce principe est néanmoins modifié par l'article 41 *in fine* dans l'intérêt du porteur, et par l'article 93 dans l'intérêt du tiré.

[2] L'ancien calendrier, ou calendrier Julien, est encore en usage en Russie, en Grèce et en Orient. Les dates du calendrier Julien retardent de 12 jours sur celles du calendrier Grégorien. Après 1900 la différence sera portée à 13 jours. (Voy. notamment Dezobry et Bachelet, *Dictionnaire de géographie et d'histoire*, *v° Calendrier*.)

[3] La loi n'exigeant que la série continue des endossements, il en résulte que le porteur est légitimé comme propriétaire, lors même qu'un ou plusieurs des endossements sont faux (voy. *infra*, art. 76) ou qu'un ou plusieurs des endosseurs sont incapables (voy. *supra*, art. 3). Ainsi l'accepteur ne pourrait se refuser à payer en excipant soit de la fausseté d'un des endossements, soit de l'incapacité d'un des endosseurs. Toutefois cela ne doit s'entendre que des endossements et endosseurs intermédiaires. Si c'est le der-

et chaque endossement suivant par la personne indiquée dans l'endossement immédiatement antérieur. S'il y a un endossement en blanc suivi d'un autre endossement, le signataire de l'endossement qui suit est présumé avoir acquis la lettre par l'endossement en blanc. Les endossements biffés sont réputés non écrits quant à la preuve de la propriété. Le payeur n'est pas tenu de vérifier la sincérité des endossements [1].

Art. 37. Lorsqu'une lettre de change est stipulée payable en une monnaie qui n'a pas cours au lieu du payement ou en une monnaie de compte [2], le payement peut être fait en la monnaie du pays, d'après sa valeur lors de l'échéance, à moins que le tireur n'ait formellement exprimé, par le mot *effectif* (*effektiv*) ou autre addition équivalente, que le payement devra se faire en la monnaie même indiquée par la lettre [3].

Art. 38. Le porteur de la lettre de change ne peut pas refuser

nier endossement qui est faux ou qui émane d'un incapable, la personne du porteur est en dehors de la lettre de change, et, par conséquent, il ne peut y avoir obligation pour l'accepteur de payer entre ses mains. (Brauer, *ad h. l.*, I, b.)

(1) Mais le payeur est tenu de vérifier l'identité du porteur avec l'individu désigné comme tel sur la lettre de change. (*Procès-verbaux*, p. 75.)

(2) On appelle *monnaie de compte* une sorte de monnaie imaginaire qui n'existe pas dans le commerce; elle facilite les comptes en les établissant toujours sur un pied invariable. On lui oppose la monnaie effective ou réelle. C'est à l'aide des monnaies de compte que le commerce échappait aux dangers que présentaient autrefois les altérations de monnaies. Aujourd'hui la monnaie de compte est encore fort utile parfois pour remédier aux inconvénients de la multiplicité des monnaies. (V. Stanley Jevons, *la monnaie et le mécanisme de l'échange*, p. 58; Paul Cauwès, *Précis d'un cours d'économie politique*, I, p. 466.)

(3) Les cours d'Autriche décident que l'accepteur d'une lettre payable sur une place où le papier-monnaie a cours forcé (par exemple en Autriche), peut payer en papier-monnaie, d'après sa valeur nominale, quoique la lettre ait été stipulée payable en argent et non en papier-monnaie, et qu'elle ait été tirée d'un pays étranger par un étranger sur un étranger habitant l'Autriche.

La jurisprudence française a eu à s'occuper de la valeur de la clause qui

un payement partiel, lors même que l'acceptation a eu lieu pour le tout [1].

Art. 39. Le débiteur par lettre de change n'est tenu de payer que contre remise de la lettre acquittée [2].

Si le débiteur fait un payement partiel, il peut seulement exiger que ce payement soit mentionné sur la lettre de change et qu'on lui en donne quittance sur une copie de la lettre.

Art. 40. Si le payement de la lettre n'est pas demandé à l'échéance, l'accepteur [3] peut, après l'expiration du délai pour le protêt faute de payement, déposer la somme, aux risques et frais du porteur, soit au tribunal, soit auprès de tout autre établissement ou autorité ayant qualité pour recevoir des dépôts. Une sommation adressée au porteur n'est pas nécessaire.

VIII. Du recours pour défaut de payement.

Art. 41. Pour que le recours faute de payement puisse être exercé contre le tireur et les endosseurs, il faut:

1° Que la lettre ait été présentée pour le payement;

2° Que cette présentation et le défaut de payement soient constatés par un protêt fait dans le délai légal.

stipule le payement d'une lettre de change en monnaie métallique, sous l'empire de la loi du 12 août 1870, qui avait donné cours forcé aux billets de la Banque de France. Voir en sens divers : Aix, 23 novembre 1871; Douai, 8 mars 1872 (*Journal du Palais*, 1872, p. 757 et suiv.); Cass., 11 février 1873 (*Journal du Palais*, 1873, p. 225 et suiv.). Consulter sur la question les notes de M. Labbé placées dans ce recueil sous ces arrêts.

[1] La question résolue par cet article n'est pas tranchée par le Code de commerce français; en France, elle est incertaine en jurisprudence. (Voy. Bravard et Demangeat, t. III, p. 333.)

[2] S'il y a plusieurs exemplaires, le débiteur peut exiger remise de l'exemplaire revêtu de son acceptation. (Art. 67, n° 2.)

[3] Le même droit appartiendrait au tiré qui n'aurait pas accepté. (Brauer, *ad h. l.*, III.)

Le protêt peut être fait le jour de l'échéance; il doit être fait au plus tard le second jour ouvrable après l'échéance [1].

Art. 42. La clause *sans protêt* ou *sans frais* vaut dispense de protêt [2], mais ne dispense pas de l'obligation de présenter la lettre en temps utile. Si l'auteur de cette clause nie que la présentation ait eu lieu en temps utile, c'est à lui qu'incombe la preuve [3]. Cette clause ne décharge pas de l'obligation de rembourser les frais du protêt [4].

Art. 43. Si la lettre est payable ailleurs qu'au domicile du tiré, c'est au domiciliataire, ou, s'il n'est pas désigné, au tiré lui-même au domicile indiqué dans la lettre que doit être faite la présentation, et c'est au même lieu que doit être fait le protêt faute de payement. Faute de protêt fait dans le délai légal chez le domiciliataire, le porteur perd son recours par droit de change, non seulement contre le tireur et les endosseurs, mais encore contre l'accepteur [5].

(1) Si la lettre échoit un samedi, le dernier jour du protêt (second jour ouvrable) sera le mardi : telle est du moins l'opinion qui, après controverse (cpr. Brauer, *ad h. l.*, 2), a prévalu en doctrine et en jurisprudence. (Thöl, § 234,5.)

(2) Mais seulement à l'égard de celui de qui la clause émane; l'endosseur ultérieur de qui la clause n'émane pas peut exiger le protêt pour le cas où l'on recourt contre lui. (Brauer, *ad h. l.*) En France, au contraire, une pareille clause, insérée par le tireur, a un effet absolu, et peut être invoquée par tous les signataires.

(3) Il ne peut évidemment exiger la preuve de la présentation, puisque cette preuve ne peut résulter que du protêt, et qu'il a dispensé du protêt.

(4) Il en est autrement en France, où la clause *sans protêt* est considérée, non pas comme une dispense, mais comme une défense de faire dresser le protêt.

(5) La loi considère l'accepteur comme étant, à l'égard du domiciliataire, dans une position analogue à celle d'un tireur à l'égard du tiré : le porteur est, en conséquence, tenu en ce cas, envers l'accepteur, à la même diligence qu'envers le tireur. Mais ces motifs ne s'appliquent plus, et la disposition est, par suite, inapplicable, quand c'est le tiré lui-même qui doit payer au domicile indiqué. (Tribunal suprême de commerce de Leipzig, 12 avril 1872.)

La déchéance pour défaut de protêt à l'égard de l'accepteur a lieu, lors même que le domiciliataire serait tombé en faillite. (Cour de Berlin, 18 février 1864.)

Art. 44. Il n'est besoin ni de présentation de la lettre à l'échéance ni de protêt, pour la conservation des droits contre l'accepteur, sauf dans le cas prévu par l'article 43.

Art. 45. Le porteur d'une lettre de change protestée faute de payement est tenu d'en avertir par écrit, dans les deux jours qui suivent celui du protêt, son prédécesseur immédiat [1]. Il suffit que, dans ce délai, la lettre d'avertissement ait été mise à la poste. Tout prédécesseur ainsi averti doit, dans le même délai à compter du jour où il a reçu l'avertissement, aviser de la même manière son prédécesseur immédiat [2]. Le porteur ou le cessionnaire par endossement qui ne donne pas l'avertissement ou qui, le donnant, ne l'adresse pas à son prédécesseur immédiat, est tenu, envers tous les prédécesseurs ou envers les prédécesseurs non avertis, de réparer le dommage résultant du défaut d'avertissement [3]. En outre, il perd le droit de réclamer d'eux les intérêts et les frais. Il ne peut leur réclamer que le montant de la lettre.

Art. 46. Pour prouver que l'avertissement a été donné dans le délai légal, il suffit de produire un certificat de la poste, constatant que l'intéressé a expédié une lettre au prédécesseur à son jour indiqué, à moins toutefois qu'il ne soit établi que la lettre reçue avait un autre objet. Il suffit aussi d'un certificat de la poste pour prouver la date de la réception de l'avertissement écrit.

[1] Le porteur en vertu d'un endossement par procuration doit prévenir, non son endosseur qui est, à son égard, un mandant, mais le prédécesseur ou garant de celui-ci. (*Procès-verbaux*, p. 187, 192.)

[2] Cette série successive d'avertissements n'est point requise par la loi française : il suffit au porteur de faire la notification à celui ou à ceux de ses garants contre qui il veut diriger son recours (Code de commerce français, art. 165; Bravard et Demangeat, t. III, p. 441 et suiv.)

[3] La demande en réparation de dommagé n'est pas une demande résultant directement de la lettre de change; elle ne peut donc être formée que par la voie ordinaire.

Art. 47. Lorsqu'un endosseur a transmis la lettre de change sans indiquer son domicile, l'avertissement du défaut de payement doit être donné à l'endosseur qui le précède.

Art. 48. Toute personne obligée par lettre de change a le droit d'exiger du porteur, moyennant le payement du capital, des intérêts et des frais, la remise de la lettre acquittée et du protêt faute de payement.

Art. 49. Le porteur d'une lettre de change protestée faute de payement peut intenter son recours contre toutes les personnes obligées par la lettre ou contre quelques-unes, ou contre l'une d'entre elles seulement, sans perdre son action contre celles qu'il n'aurait pas actionnées [1]. Il n'est pas tenu de suivre l'ordre des endossements.

Art. 50. Le porteur qui a fait protester faute de payement ne peut réclamer à ses garants que :

1° Le montant impayé de la lettre, avec intérêts à 6 p. o/o l'an depuis l'échéance;

2° Les frais du protêt et autres déboursés;

3° Une commission de 1/3 p. o/o [2].

Si celui contre lequel s'exerce le recours est domicilié dans un autre lieu que celui où la lettre était payable, les sommes ci-dessus seront calculées d'après le cours du change d'une lettre à vue tirée du lieu où la lettre était payable sur le lieu de son domicile [3]. S'il n'y a pas de cours de change du premier de ces endroits sur le second, on prend le cours sur la place la plus voisine du domicile

(1) Code de commerce français, article 164.

(2) Cette commission n'est pas admise par la loi française.

(3) On prend le cours du jour où s'exerce le recours et non celui du jour de l'échéance.

de celui sur lequel s'exerce le recours. Le cours est constaté, à la requête de celui sur qui s'exerce le recours, par un bulletin de cours publié sous la direction de l'autorité, ou par le certificat d'un courtier assermenté, ou, à défaut de ces modes de preuve, par une attestation signée de deux commerçants [1].

Art. 51. L'endosseur qui a remboursé une lettre de change, ou qui l'a reçue à titre de remise, peut exiger de tout endosseur précédent ou du tireur :

1° La somme par lui payée ou dont il a été débité en retour, avec les intérêts à 6 p. o/o l'an du jour du payement ;

2° Les frais par lui déboursés [2] ;

3° Une commission de 1/3 p. o/o.

Si celui contre lequel s'exerce le recours est domicilié dans un autre lieu que celui qui exerce le recours, les sommes ci-dessus seront calculées d'après le cours du change d'une lettre à vue tirée du domicile de ce dernier sur le domicile de celui contre lequel s'exerce le recours. S'il n'y a pas de cours du change sur cette place, on prend le cours sur la place la plus voisine. Pour la preuve du cours, on applique la disposition de l'article 50.

Art. 52. Les dispositions des articles 50 et 51 nos 1 et 3 ne privent pas le demandeur qui exerce son recours sur une place étrangère, de réclamer des avantages plus importants, s'ils sont admis sur cette place [3].

Art. 53. Celui qui exerce le recours peut tirer, pour le montant de

(1) Code de comm. français, art. 181.

(2) La règle du droit français, qu'« il ne peut être fait plusieurs comptes de retour sur une même lettre de change» (Code de comm., art. 182), a été rejetée par le législateur allemand. (Einert, *op. citat.*, p. 306-312.)

(3) Cette règle s'applique même au cas où le garant domicilié à l'étranger a souscrit la lettre de change en Allemagne.

sa créance, une retraite sur celui contre lequel il exerce le recours [1]. Il peut comprendre dans sa demande les droits de courtage pour la négociation de la retraite et les droits de timbre s'il y a lieu. La retraite doit être payable à vue et directement (*a drittura*) [2].

Art. 54. Celui contre lequel s'exerce le recours n'est tenu de payer que contre remise de la lettre, du protêt, et d'un compte de retour acquitté [3].

Art. 55. Tout endosseur qui a indemnisé l'un de ses successeurs peut biffer son propre endossement et ceux de ses successeurs.

IX. De l'intervention.

1. De l'acceptation par intervention.

Art. 56. Si la lettre de change protestée faute d'acceptation indique comme devant la payer « au besoin » une personne domiciliée au lieu où elle est payable (recommandataire), le porteur ne peut recourir en sûreté avant d'avoir demandé l'acceptation au recommandataire [4]. S'il y a plusieurs personnes indiquées pour payer « au besoin, » la préférence appartient à celui dont le payement libérera le plus grand nombre d'obligés [5].

[1] La retraite peut être tirée non seulement par le porteur, mais aussi par l'endosseur, au cas de l'article 51 *supra;* le Code allemand, à la différence du Code français, permet le cumul des rechanges. (Cpr. Code de comm. français, 183.)

[2] La retraite d'ailleurs ne diffère nullement d'une lettre de change ordinaire, ni dans sa forme (le compte de retour n'est pas porté sur la retraite, comme en France [cpr. Code de comm. 180, 181; Décret du 3 mars 1848]), ni dans ses effets. Ainsi les règles sur l'acceptation s'appliquent aussi à la retraite. (Brauer, *ad h., l.* 4.)

[3] Le tireur de la retraite doit envoyer ces pièces soit avec la retraite, soit séparément, mais de façon que le garant les reçoive avant le payement de la retraite.

[4] La loi allemande s'écarte ici de la loi française, qui permet au porteur de recourir en garantie lors même qu'il aurait obtenu l'acceptation d'un recommandataire (Code de comm. français, art. 128); le recommandataire est considéré, par la loi allemande, comme un tiré subsidiaire.

[5] Cette règle est obligatoire, non pour le porteur, qui peut librement choisir celui des recommandataires qui

Art. 57. Le porteur peut refuser l'acceptation par intervention d'une personne qui n'est pas indiquée sur la lettre comme devant la payer « au besoin [1]. »

Art. 58. L'accepteur par intervention doit se faire remettre le protêt faute d'acceptation contre remboursement des frais, et faire constater l'acceptation par intervention dans une annexe au protêt. Il doit aviser celui pour le compte de qui il est intervenu, par l'envoi du protêt, de l'intervention qui a eu lieu; cet avis et le protêt doivent être mis à la poste dans le délai de deux jours après le jour du protêt. En cas d'omission, il est responsable de tous dommages résultant de sa négligence [2].

Art. 59. Si l'accepteur par intervention a omis d'indiquer dans son acceptation pour le compte de qui il accepte, il est réputé être intervenu pour le tireur [3].

Art. 60. L'acceptation par intervention emporte obligation par droit de change envers tous les successeurs de celui pour qui l'intervention a eu lieu. Cette obligation s'éteint si la lettre n'est pas présentée pour le payement à l'accepteur par intervention au plus tard le second jour ouvrable après le jour de l'échéance.

Art. 61. L'acceptation par intervention, qu'elle soit faite par

lui paraîtra le plus solvable, mais pour les recommandataires dans leurs rapports entre eux. Le recommandataire qui accepterait et payerait, bien qu'un autre lui fût préférable, n'aurait pas de recours contre ceux qui eussent été libérés par l'acceptation et le payement de cet autre recommandataire. (Thöl, § 277 *in fine*.)

(1) Le porteur peut refuser l'acceptation par intervention du tiré lui-même. (*Procès-verbaux*, p. 132, 133.) En France, la solution contraire est admise.

(2) Mais ces dommages seront réclamés par voie ordinaire et non par la procédure spéciale admise en matière de lettre de change. (Brauer, *ad h. l.*)

(3) Même quand c'est un autre que le tireur qui avait indiqué l'accepteur comme recommandataire.

une personne indiquée pour payer au besoin ou par tout autre intervenant[1], prive le porteur et les successeurs de celui pour le compte duquel a eu lieu l'intervention[2], du recours en garantie.

Mais ce recours peut être exercé par celui pour qui l'intervention a eu lieu et par ses prédécesseurs.

2. Du payement par intervention.

Art. 62. Lorsqu'une lettre de change non payée par le tiré, ou une copie de cette lettre, indique comme devant la payer « au besoin, » ou comme accepteurs par intervention, des personnes domiciliées dans le lieu où la lettre est payable, le porteur doit, au plus tard le second jour ouvrable après l'échéance, présenter la lettre pour le payement à toutes ces personnes, et faire constater le résultat de la présentation dans le protêt faute de payement ou dans une annexe dudit protêt. En cas d'omission, il perd son recours contre celui qui a indiqué des payeurs « au besoin, » contre celui pour lequel une intervention a eu lieu, et contre leurs successeurs. Le porteur qui refuse le payement par intervention offert par un autre intervenant, perd son recours contre les endosseurs qui suivent celui pour le compte duquel le payement était offert.

Art. 63. Le payeur par intervention peut se faire remettre la lettre et le protêt faute de payement, contre remboursement de frais. Il est subrogé aux droits du porteur (art. 50 et 52) contre l'honoré, contre les garants de celui pour qui le payement a été fait et contre l'accepteur.

(1) Le porteur peut refuser l'intervention d'une personne qui n'est pas indiquée pour payer « au besoin. » Mais, en acceptant cette intervention, il est censé la considérer comme caution suffisante, et il perd par conséquent le droit d'exiger une autre caution.

(2) L'intervenant accepte pour un signataire de la lettre de change précisément afin de l'affranchir de tout recours, aussi bien de la part du porteur que de la part des endosseurs postérieurs.

Art. 64. Entre plusieurs personnes qui se présentent pour payer par intervention, la préférence appartient à celle dont le payement libérera le plus grand nombre d'obligés par lettre de change. Un intervenant qui paye, quoiqu'il résulte de la lettre ou du protêt que le payement était offert par un autre intervenant préférable, aux termes de la disposition qui précède, n'a aucun recours contre les endosseurs qu'aurait libérés le payement effectué par cet autre intervenant.

Art. 65. L'accepteur par intervention, qui ne paye pas la lettre parce qu'elle a été payée par le tiré ou par un autre intervenant, a le droit d'exiger du payeur une commission de 1/3 p. o/o [1].

X. Des reproductions d'une lettre de change.

1. Des duplicatas.

Art. 66. Le tireur d'une lettre de change est tenu de délivrer au preneur, sur sa demande, plusieurs exemplaires conformes de la lettre. Ces exemplaires doivent être désignés dans leur texte comme: première, seconde, troisième, etc., faute de quoi, chaque exemplaire est considéré comme une lettre indépendante (seule de change). Tout cessionnaire par endossement peut aussi demander un duplicata de la lettre. Il doit, à cet effet, s'adresser à son prédécesseur immédiat, lequel, à son tour, s'adresse à son prédécesseur, jusqu'à ce que la demande arrive au tireur : chaque cessionnaire par endossement peut demander à son prédécesseur que les endossements antérieurs soient reproduits sur le duplicata.

[1] Le payeur peut, à son tour, porter cette commission sur son compte de retour, et se faire rembourser par le tireur.

Le payeur qui refuse cette commission ne peut être actionné que par la voie ordinaire et non par la procédure spéciale à la lettre de change.

Ce droit de commission n'est pas admis par la loi française.

Art. 67. Si l'un des exemplaires est payé, les autres perdent leur valeur. Toutefois :

1° L'endosseur qui a transmis à des personnes différentes plusieurs exemplaires de la même lettre reste tenu de ses endossements inscrits sur les exemplaires non restitués au moment du payement; restent également tenus tous les endosseurs subséquents dont les endossements se trouvent sur ces mêmes exemplaires;

2° L'accepteur qui a accepté plusieurs exemplaires de la même lettre reste tenu des acceptations qui se trouvent sur les exemplaires non restitués lors du payement.

Art. 68. Celui qui a envoyé à l'acceptation un des exemplaires d'une lettre de change doit indiquer, sur les autres exemplaires, la personne entre les mains de laquelle se trouve l'exemplaire envoyé. Néanmoins l'omission de cette mention n'annule pas la lettre de change. Le dépositaire de l'exemplaire envoyé à l'acceptation est tenu de le remettre à la personne qui prouve son droit à le recevoir soit comme bénéficiaire d'un endossement (art. 36), soit autrement [1].

Art. 69. Le porteur d'un duplicata indiquant la personne entre les mains de laquelle se trouve l'exemplaire envoyé à l'acceptation ne peut exercer le recours en sûreté faute d'acceptation ni le recours faute de payement, qu'après avoir fait constater par protêt :

1° Que l'exemplaire envoyé à l'acceptation ne lui a pas été rendu par le dépositaire et [2],

[1] Les mots *soit autrement* se réfèrent aux articles 73 et suivants.

[2] Le protêt pour constater le refus de restituer l'original doit être dressé dans le même délai que le protêt faute de payement.

2° Que l'acceptation ou le payement n'ont pu être obtenus sur le duplicata [1].

2. Des copies.

Art. 70. Les copies de lettres de change doivent être conformes à l'original et reproduire les endossements et les énonciations qu'il contient, avec les mots *jusqu'ici copie*, ou autre indication analogue. La copie doit indiquer aussi chez qui se trouve l'original envoyé à l'acceptation. Néanmoins l'omisssion de cette mention n'annule pas la copie endossée.

Art. 71. Tout endossement original fait sur une copie oblige l'endosseur comme s'il était fait sur la lettre de change elle-même.

Art. 72. Le dépositaire de l'exemplaire original est tenu de le remettre au porteur de la copie revêtue d'un ou de plusieurs endossements originaux, dès que celui-ci justifie de son droit à recevoir l'original, soit en vertu d'un endossement, soit à tout autre titre. Si le dépositaire ne restitue pas l'original, le porteur ne peut exercer soit le recours en sûreté, soit, après l'échéance indiquée sur la copie, le recours faute de payement, contre les endosseurs dont les endossements originaux se trouvent sur la copie [2], qu'après avoir fait protester conformément à l'article 69, 1°.

[1] Quelle est, en ce cas, l'étendue du recours? « C'est, dit M. Brauer, une question de fait, et l'on peut poser en principe que le recours n'est ouvert que contre le signataire de la lettre qui est en faute et contre ses successeurs; ainsi :

« *a*. Si le tiré a opposé un refus pur et simple d'accepter ou de payer, le recours est ouvert contre tous les signataires;

« *b*. Si le tiré n'a refusé d'accepter ou de payer sur la *deuxième de change* que parce qu'il avait accepté la *première* et que cette *première* ne lui a point été représentée, le recours ne peut remonter que jusqu'au signataire qui a expédié la *première* au dépositaire et qui doit répondre de la faute de celui-ci. »

[2] Tandis que l'article 69 subordonnait le recours à deux conditions : 1° refus de remise du duplicata par le dépositaire; 2° refus d'acceptation et de payement par le tiré, l'article 72 n'exige que

XI. Des lettres de change perdues.

Art. 73. Le propriétaire d'une lettre de change perdue peut demander, devant le tribunal du lieu où la lettre était payable, l'annulation de la lettre [1]. La demande en annulation une fois introduite, il peut exiger le payement de l'accepteur [2], en fournissant caution jusqu'à l'annulation. A défaut de caution, il peut seulement demander le dépôt de la somme due par l'accepteur soit au tribunal, soit auprès de tout autre autorité ou établissement ayant qualité pour recevoir les dépôts.

Art. 74. Le porteur d'une lettre de change, qui justifie de sa propriété conformément aux dispositions de l'article 36, ne peut être tenu de restituer la lettre qu'autant qu'il l'a acquise de mauvaise foi, ou qu'en l'acquérant il a commis une faute lourde.

XII. Du faux en matière de lettres de change.

Art. 75. Lors même que la signature du tireur est fausse ou falsifiée, l'acceptation et les endossements sincères ne sont pas moins valables au point de vue du droit de change.

la première de ces conditions (défaut de restitution de l'original) et non la seconde. Le porteur de la copie n'a donc pas besoin de la présenter au tiré et de lui demander le payement : cette présentation n'aurait pas de sens, puisque le tiré ne peut régulièrement se libérer que contre remise de l'original acquitté.

(1) La demande en annulation n'est nécessaire que si la lettre est déjà acceptée. Si elle vient à se perdre avant d'avoir été acceptée par le tiré, celui qui l'a perdue a la ressource de donner immédiatement avis de la perte au tiré, en l'invitant à ne pas accepter la lettre perdue, puis d'exiger du tireur un double de la lettre. (Art. 66.) Le tiré peut alors sans inconvénient accepter le double et payer sur ce double. On trouve dans le Code de commerce français une distinction semblable (art. 150 à 152), entre le cas où il y a eu acceptation et celui où il n'y a pas eu acceptation de la lettre perdue.

(2) Mais non de l'accepteur par intervention. En effet, la lettre perdue ne pouvant lui être remise, on ne peut remplir les formalités que prescrit l'article 63 pour subroger cet accepteur dans les droits de recours contre les garants.

Art. 76. Lors même que l'acceptation ou un endossement sont faux ou falsifiés, les endosseurs et le tireur dont les signatures sont sincères n'en restent pas moins obligés par droit de change.

XIII. De la prescription en matière de lettres de change.

Art. 77. L'action résultant de la lettre de change contre l'accepteur[1] se prescrit par trois ans à compter du jour de l'échéance[2].

Art. 78. Les actions du porteur (art. 50) contre le tireur et ses autres prédécesseurs[3] se prescrivent :

1° Par trois mois, si la lettre était payable en Europe (l'Islande et les îles Féroé exceptées);

2° Par six mois, si la lettre était payable en Asie ou en Afrique dans les pays situés sur le littoral de la Méditerranée ou la mer Noire, ou dans les îles de ces mers dépendant de ces pays;

3° Par dix-huit mois, si lettre était payable dans tout autre pays hors d'Europe ou en Islande ou aux îles Féroé.

La prescription court contre le porteur à compter du jour du protêt[4].

(1) Les actions contre les autres signataires de la lettre se prescrivent par des délais beaucoup plus courts. (Voyez *infra*, art. 78,79.) C'est que ces actions sont des actions en recours, qui ne prennent naissance que plus tard et lorsque la lettre est en souffrance. (*Proc.-verb.*, p. 218.)

(2) Ce jour n'est pas compris dans le délai. (Tribunal supérieur du commerce de Leipzig, arrêt du 7 nov. 1871.)

En France, la prescription est, non pas de trois ans, mais de cinq ans, et elle court, non du jour de l'échéance, mais seulement du jour du protêt ou de la dernière poursuite. (Code de commerce, art. 189.)

(3) La loi française sépare ici l'action contre le tireur et celles contre les endosseurs. La première se prescrit par le même délai que l'action contre l'accepteur, c'est-à-dire par cinq ans. Pour les actions contre les endosseurs, les délais varient comme en Allemagne, suivant les distances, mais dans des limites plus larges : de deux mois à deux ans. (Code de commerce français, art. 189, 166.)

(4) Ce jour n'est pas compris dans le délai. (Voyez *supra*, note 2.)

Art. 79. Les actions de l'endosseur (art. 51) contre le tireur et ses autres prédécesseurs se prescrivent :

1° Par trois mois, si le demandeur demeure en Europe (l'Islande et les îles Féroé exceptées);

2° Par six mois, s'il demeure dans les pays de l'Asie et de l'Afrique situés sur le littoral de la Méditerranée ou de la mer Noire, ou dans les îles de ces mers dépendant de ces pays;

3° Par dix-huit mois, s'il demeure dans tout autre pays hors d'Europe, ou en Islande ou aux îles Féroé.

Le délai court contre l'endosseur à partir du jour du payement s'il a payé avant qu'une demande en justice fondée sur le droit de change fût intentée contre lui; sinon, à partir du jour de la signification de la demande ou de la citation.

Art. 80. La prescription (art. 77-79) n'est interrompue que par une citation en justice, et seulement à l'encontre de la partie citée [1]. Néanmoins il y a lieu d'assimiler à la citation la dénonciation, faite par le défendeur, des poursuites intentées contre lui [2].

XIV. Du droit d'action du créancier par lettre de change.

Art. 81. Sont obligés en vertu de la lettre de change le tireur, l'accepteur et l'endosseur, comme aussi tout cosignataire de la lettre, de la copie, de l'acceptation ou de l'endossement, n'eût-il

[1] Il n'y a qu'une solidarité imparfaite entre les cosignataires d'une lettre de change. En conséquence la prescription interrompue contre l'un des signataires, ne l'est pas par cela même contre les autres. Il en est de même en droit français.

[2] La prescription qui recommence après l'interruption est-elle la prescription de droit commun ou la courte prescription des articles 77 à 79? Le premier système, qui est celui de la loi française (Code de commerce, article 189), est défendu par plusieurs commentateurs, (Thöl, § 331); mais c'est le second qui a prévalu en jurisprudence. (Tribunal supérieur de commerce de Leipzig, 15 mars 1872.)

signé que comme caution (par aval). Leur obligation s'étend à tout ce que peut réclamer le porteur par suite du défaut de payement. Le porteur peut agir contre chacun des obligés pour la totalité de sa créance; il peut choisir celui des obligés qu'il veut poursuivre en premier lieu [1].

Art. 82. En matière de lettre de change, un débiteur ne peut opposer que les exceptions fondées soit sur le droit de change lui-même [2], soit sur ses rapports personnels avec le porteur qui le poursuit [3].

Art. 83. Quand le tireur ou l'accepteur a cessé d'être obligé par droit de change, soit par prescription, soit par suite de l'omission des formalités exigées par la loi pour la conservation de la créance, le porteur ne peut agir contre le tireur ou l'accepteur que dans la mesure où ils s'enrichiraient à ses dépens [4]. Cette action n'est point donnée contre les endosseurs qui ont cessé d'être tenus en vertu de la lettre de change [5].

(1) Si plusieurs des obligés sont en faillite, le créancier peut produire dans chaque faillite pour la totalité de sa créance, et toucher dans chacune la totalité du dividende, jusqu'à concurrence de son payement intégral. (*Procès-verbaux*, p. 215.) Telle était la doctrine la plus généralement admise. (Cpr. Thöl, § 315.) Elle a été consacrée par l'article 61 de la loi sur les faillites du 10 février 1877. (Voy. disposition semblable de l'article 542 du Code de commerce français.)

(2) Telles sont les exceptions fondées sur le vice de forme de la lettre, sur sa fausseté, sur l'absence ou l'irrégularité de la présentation ou du protêt, sur la prescription des articles 77 et suivants.

(3) Il peut, par exemple, opposer au porteur le payement qu'il a fait entre ses mains, mais non le payement qu'il aurait fait à un précédent endosseur.

(4) Cette action est accordée aussi contre le donneur d'ordre, si son nom est indiqué dans la lettre.

Le tireur n'est point censé s'être enrichi s'il a fourni la provision. La preuve de l'enrichissement, et par suite de l'absence de provision, est à la charge du demandeur.

(5) L'endosseur, n'ayant acquis d'un côté que pour aliéner de l'autre, n'est point censé s'être enrichi. Il n'est point censé enrichi lors même qu'il a acquis la lettre à titre gratuit et l'a aliénée à titre onéreux.

XV. Des lois étrangères.

Art. 84. La capacité de s'engager par lettre de change est déterminée, pour les étrangers, par la loi du pays auquel ils appartiennent [1]. Néanmoins un étranger, incapable d'après la loi de son pays, mais capable d'après la loi allemande de s'obliger par lettre de change, peut s'obliger par lettre de change en Allemagne [2].

Art. 85. Les conditions essentielles d'une lettre de change tirée en pays étranger, ou de tout engagement par lettre de change souscrit en pays étranger, sont réglées par les lois du pays où l'acte a été fait. Toutefois, si cet acte fait à l'étranger est conforme à la loi allemande, son irrégularité, au point de vue de la loi étrangère, n'entraînerait pas la nullité des engagements ultérieurs souscrits en Allemagne [3]. De même, les engagements par lettre de change souscrits à l'étranger par un Allemand envers un autre Allemand sont valables, pourvu qu'ils soient conformes à la loi allemande [4].

Art. 86. Les formalités à remplir sur une place étrangère pour

(1) D'après la jurisprudence de la Cour suprême de Berlin, il ne faut entendre par pays étranger que les pays où la présente loi n'a pas été mise en vigueur. (*Archiv. f. das Wechselrecht*, t. IX, p. 90.)

(2) Ainsi la femme française non autorisée, qui souscrit une lettre de change en Allemagne, ne pourra exciper, devant les tribunaux allemands, de son incapacité comme Française.

Contrairement à la loi allemande, la jurisprudence française, se fondant sur l'article 3 du Code civil, déclare nulle la lettre de change souscrite en France par un étranger incapable d'après sa loi nationale, alors même qu'il serait capable d'après la loi française.

(3) Ainsi la nullité d'un endossement souscrit en France et n'indiquant pas la valeur fournie (Code de commerce, 137) n'entraîne pas la nullité des endossements ultérieurs souscrits en Allemagne, puisque l'indication de la valeur fournie n'est pas requise par la loi allemande. (Voy. ci-dessus, art. 11 et note 1 de la page 394.)

(4) Les deux exceptions à la règle *locus regit actum* résultant de cet article ne sont pas admises par la jurisprudence française.

l'exercice ou la conservation des droits résultant d'une lettre de change, se déterminent d'après la législation en vigueur dans le lieu où ces formalités doivent être remplies [1].

XVI. Du protêt.

Art. 87. Tout protêt doit être dressé par un notaire ou par un officier de justice [2]. L'intervention de témoins ou d'un greffier (*Protokollführer*) n'est pas requise.

Art. 88. L'acte de protêt doit contenir :

1° La transcription littérale de la lettre de change ou de la copie, de tous les endossements et de toutes les mentions qui s'y trouvent;

2° Le nom ou la raison de commerce des personnes pour qui et contre qui le protêt est fait;

3° La sommation adressée à la personne contre qui le protêt est dressé, sa réponse ou la mention qu'elle n'a rien répondu ou qu'on n'a pu la rencontrer;

4° Les lieu, jour, mois et an où la sommation (n° 3) a été faite ou inutilement tentée;

5° En cas d'acceptation par intervention ou de payement par intervention, la mention indiquant par qui, pour qui, et comment l'intervention a été offerte et réalisée;

6° La signature du notaire ou de l'officier de justice qui a dressé le protêt, avec son sceau.

[1] Ce n'est pas seulement quant à la forme extrinsèque de ces actes, mais aussi quant à leur nécessité, quant aux délais et au mode de leur accomplissement, qu'il faut suivre la loi étrangère.

[2] *Gerichtsbeamten*, ce qui comprend non seulement les magistrats, mais aussi les greffiers et les huissiers. La question de savoir qui peut dresser le protêt est réglée par les lois particulières de chaque État. Voir notamment, pour la Prusse, la loi du 21 avril 1876 (traduction et notes de M. J. Challamel), dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 177 et suiv.

Art. 89. Si une demande fondée sur le droit de change doit être adressée à plusieurs personnes, la demande multiple peut être constatée par un seul acte de protêt.

Art. 90. Les notaires et officiers de justice doivent transcrire, en outre, les protêts par eux faits, jour par jour et suivant l'ordre des dates, sur un registre spécial numéroté feuille par feuille [1].

XVII. Du lieu et du temps où doivent se faire la présentation et les autres actes relatifs à la lettre de change.

Art. 91. La présentation à l'acceptation ou au payement, le protêt, la demande d'un duplicata et tous autres actes à faire chez une personne déterminée doivent se faire au bureau de cette personne et, à défaut, à son domicile. Ils ne peuvent être faits dans un autre lieu, par exemple à la Bourse, que du consentement des deux parties. Le bureau ou le domicile ne sont considérés comme inconnus que si les recherches faites par le notaire ou par l'officier de justice auprès de la police locale sont demeurées sans résultat; cette circonstance doit être mentionnée dans l'acte de protêt.

Art. 92. Si l'échéance d'une lettre de change tombe un dimanche ou un jour férié légal, le payement doit être fait le premier jour ouvrable qui suit. La demande d'un duplicata, la présentation à l'acceptation et tous les autres actes ne peuvent également être faits qu'aux jours ouvrables. Si le dernier jour du délai fixé pour l'accomplissement de ces actes se trouve être un dimanche ou un jour férié légal, l'acte doit être fait le premier jour ouvrable qui suit. Cette disposition s'applique au protêt.

Art. 93. Quand, sur une place de commerce, il existe des jours de payements généraux (jours de caisse, *Kassirtage*) [2], le

[1] Code de commerce français, article 176.

[2] L'usage des *jours de payement* n'existe que dans les deux places d'Augs-

payement d'une lettre échue dans l'intervalle entre deux jours de payement peut être ajourné au plus prochain jour de payement, à moins qu'il ne s'agisse d'une lettre à vue. Néanmoins le délai fixé par l'article 41 pour le protêt faute de payement ne peut être prorogé.

XVIII. Des signatures défectueuses.

Art. 94. Une croix ou toute marque autre que la signature apposée sur une lettre de change n'est valable en droit de change qu'autant que l'engagement en résultant est certifié par un juge ou par un notaire.

Art. 95. Quiconque souscrit une lettre de change en qualité de mandataire, sans avoir mandat, est tenu personnellement, comme l'aurait été le prétendu mandant si le mandat eût été réel. Il en est de même des tuteurs et autres représentants qui ont souscrit des engagements par lettres de change en excédant leurs pouvoirs.

TROISIÈME SECTION.

DES BILLETS À ORDRE [1].

Art. 96. Tout billet à ordre doit contenir les mentions suivantes :

1° La qualification de billet à ordre (*Wechsel*), exprimée dans

bourg et de Brême. Un semblable usage ne saurait s'établir ailleurs; car, si la loi maintient en cette matière les usages déjà existants, elle ne permet pas d'en établir de nouveaux (Brauer).

[1] La loi allemande considère le billet à ordre comme une espèce de lettre de change : la lettre de change, dans cette terminologie, est tantôt une traite (*gezogener Wechsel*), tantôt une lettre de change non tirée (*eigener Wechsel*). Ce n'est pas là, nous l'avons déjà remarqué, une simple différence de mots entre la loi allemande et la loi française : la différence est au fond des choses. En droit français, le billet à ordre diffère profondément de la lettre de change : tandis que la signature d'une lettre de change oblige commercialement même celui qui s'engage pour une cause non

le titre même, ou, si le billet est rédigé en une langue étrangère, une expression équivalente dans cette langue;

2° La somme à payer;

3° Le nom de la personne ou la raison commerciale à qui ou à l'ordre de qui le souscripteur doit payer;

4° L'époque du payement (art. 4, n° 4);

5° La signature du souscripteur avec son nom ou sa raison commerciale;

6° Les lieu, jour, mois et an où le billet est souscrit [1].

Art. 97. Si le lieu du payement n'est pas spécialement indiqué, le lieu où le billet est souscrit est considéré comme lieu du payement et en même temps comme domicile du souscripteur.

Art. 98. Les dispositions suivantes de la présente loi sur les lettres de change s'appliquent aussi aux billets à ordre :

1° Les articles 5 et 7 sur la forme de la lettre de change;

commerciale, la souscription d'un billet à ordre n'est point par elle-même un acte de commerce. (Code de commerce, art. 632, 636, 638.) Au contraire, la loi allemande assimile, autant qu'il est possible, le billet à ordre et la lettre de change : la seule différence, c'est que, dans le billet à ordre, il n'y a pas de tiré, ni par conséquent d'accepteur; ou, si l'on veut, le tiré et l'accepteur ne sont autres ici que le souscripteur même du billet, qui a, en quelque sorte, tiré sur lui-même et qui a accepté le billet en le souscrivant. Par suite, il ne peut être question, dans le billet à ordre, d'acceptation ni de protêt faute d'acceptation (le billet étant accepté par cela seul qu'il est émis); il ne peut être question non plus de protêt faute de payement, le protêt faute de payement étant inutile à l'égard de l'accepteur. Toutefois, si le billet à ordre est endossé, il prend en quelque sorte, entre les mains du nouveau porteur, le caractère d'une traite : le porteur devra, comme dans une traite ordinaire, faire dresser protêt faute de payement pour conserver son recours contre l'endosseur; en sorte que le billet à ordre endossé ne diffère plus de la traite ordinaire qu'en ce qu'il n'est pas sujet à acceptation. (Thöl, *op. citat.*, § 291.)

[1] La loi française exige, en outre, l'indication de la valeur fournie. (Code de comm., art. 188.)

2° Les articles 9 à 17 sur l'endossement;

3° Les articles 19 et 20 sur la présentation des lettres de change à un délai de vue, avec la différence que cette présentation devra être faite au souscripteur [1];

4° L'article 29 sur le recours en garantie, avec la différence que ce recours aura lieu en cas de solvabilité douteuse du souscripteur;

5° Les articles 30 à 40 sur le payement et le droit de déposer le montant de la lettre échue, avec la différence que ce droit appartient ici au souscripteur;

6° Les articles 41 et 42, 45 à 55, sur le recours faute de payement contre les endosseurs;

7° Les articles 62 à 65 sur le payement par intervention;

8° Les articles 70 à 72 sur les copies;

9° Les articles 73 à 76 sur les lettres de change perdues ou fausses, avec cette différence que, dans le cas prévu par l'article 73, le payement devra être fait par le souscripteur;

10° Les articles 78 à 96 sur les règles générales de la prescription, sur la prescription du recours contre les endosseurs, sur le droit d'action du créancier par lettre de change, sur les lois étrangères, sur le protêt, sur le lieu et le temps où se doivent faire la présentation et les autres actes relatifs à la lettre de change, et enfin sur les signatures défectueuses [2].

Art. 99. Si le billet à ordre est payable ailleurs qu'au domicile du souscripteur [3], il doit être présenté pour le payement au do-

[1] Celui qui émet le billet à ordre joue en même temps que le rôle de tireur celui d'accepteur, puisqu'il promet de payer lui-même. De là les quelques différences entre le billet à ordre et la traite indiquées ici et dans la suite de l'article.

[2] Code de comm. fr., art. 187.

[3] C'est le *billet à domicile* du droit français. Mais, à la différence du *billet à domicile* français, le *domicilirter eigener Wechsel* allemand est presque, de tout point, assimilé à la lettre de change. (Voyez la note 1 de la page 429.)

miciliataire, ou, si aucun domiciliataire n'est désigné, au souscripteur lui-même au domicile indiqué par le billet; à défaut de payement, c'est là que le protêt doit être fait, et, à défaut de protêt fait dans le délai légal chez le domiciliataire, le porteur est déchu de son action de change contre le souscripteur [1] et les endosseurs.

Si le billet à ordre n'est pas payable ailleurs qu'au domicile du souscripteur, le porteur n'a pas besoin, pour conserver ses droits contre le souscripteur, de présenter la lettre à l'échéance ni de faire dresser le protêt [2].

Art. 100. L'action par droit de change contre le souscripteur d'un billet à ordre se prescrit par trois ans à compter de l'échéance du billet [3].

[1] *Contre le tireur.* On voit que la loi allemande assimile le billet à domicile à la traite et le domiciliataire au tiré. La seule différence entre le billet à domicile (*eigener domicilirter Wechsel*) et la traite (*gezogener Wechsel*), c'est que le premier n'est pas acceptable et n'a pas besoin d'être présenté à l'acceptation.

[2] 8e novelle de Nuremberg.

[3] Voyez *supra*, art. 77 et suiv.

FIN DE LA LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE SUR LE CHANGE.

APPENDICE.

1° Loi du 11 juin 1870 sur les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes.

2° Loi du 19 juin 1872 concernant l'introduction en Alsace-Lorraine de la loi générale allemande sur le change et du code général de commerce allemand.

LOI DU 11 JUIN 1870

SUR LES SOCIÉTÉS EN COMMANDITE PAR ACTIONS

ET LES SOCIÉTÉS ANONYMES [1].

Article premier. Les articles 5, 173 à 176, 178, 198, 199, 203, 206 à 212, 214, 215, 217, 222, 225, 239, 240, 242, 247 à 249, du code général de commerce allemand sont remplacés par les articles suivants, correspondant aux anciens numéros.

(Suit l'indication des articles nouveaux, qui se trouvent à leur place numérique dans la traduction du code.)

Art. 2. Sont abrogées les lois locales qui prescrivent l'autorisation de l'État pour la formation des sociétés en commandite par actions ou des sociétés anonymes, ou qui ordonnent une surveillance de ces sociétés par l'État.

Cessent également d'être en vigueur, pour les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes déjà existantes, les

[1] Cette loi, applicable uniquement, à l'origine, aux États de la Confédération du Nord, a été étendue, en 1871, aux pays qui ne faisaient pas partie de la Confédération du Nord, et est ainsi devenue loi d'Empire. Elle a eu pour conséquence d'annuler la plupart des articles relatifs aux sociétés qui sont contenus dans les lois introductives des différents pays, édictées au moment de la promulgation du code de commerce. Quelques-uns de ces articles, qui n'étaient pas en contradiction avec la loi du 11 juin 1870, sont cependant restés en vigueur; ceux d'entre eux qui présentent quelque importance sont signalés dans les notes.

clauses des statuts de ces sociétés qui concernent l'autorisation et la surveillance de l'État.

Art. 3. Les prescriptions des lois locales d'après lesquelles l'objet de l'entreprise est soumis à l'autorisation de l'État et l'entreprise à la surveillance de l'État ne sont pas modifiées par le § 2. Il en est de même, en ce qui concerne les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes déjà existantes, des clauses des statuts de ces sociétés qui se rapportent à l'autorisation et à la surveillance de l'État à raison de l'objet de l'entreprise, ou qui se rattachent à des priviléges spéciaux accordés à la société.

Art. 4. En ce qui concerne les sociétés en commandite par actions et les sociétés anonymes déjà existantes qui ne devaient pas être inscrites dans le registre de commerce d'après la législation antérieure [1], les dispositions transitoires suivantes leur sont applicables :

1° S'appliquent également aux sociétés précitées les articles du code général de commerce allemand qui prescrivent l'inscription dans le registre de commerce ainsi que la signature des raisons sociales et seings devant le tribunal de commerce ou la présentation des signatures certifiées.

[1] Cette disposition se rapporte notamment aux compagnies de chemins de fer, aux banques d'émission, aux sociétés d'assurances, aux sociétés pour le transport d'émigrés, qui, dans la plupart des États, restent soumises à l'autorisation et à la surveillance de l'État. (Voy. spécialement pour l'Alsace-Lorraine ci-dessous, art. 33 de la loi du 19 juin 1872 et note 2 de la page 451.)

Ces dispositions s'appliquent notamment aux sociétés non commerciales. Avant 1870, les dispositions du code de commerce n'étaient pas applicables à ces sociétés; le nouvel article 174 et le nouvel article 208, en décidant que toute société en commandite par actions et toute société par actions doit être considérée comme société commerciale, même si son objet n'est pas commercial, a créé un régime tout nouveau et nécessité un certain nombre de mesures transitoires.

Les notifications pour l'inscription dans le registre de commerce et la signature des raisons sociales et seings ou la présentation des signatures certifiées doivent avoir lieu dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi.

Après l'expiration de ce délai, les intéressés doivent être astreints par des peines d'ordre à se conformer aux prescriptions dont il s'agit.

2° Si la notification d'une société pour l'inscription dans le registre de commerce a eu lieu dans le délai de trois mois, les articles 17, 18, 20, 21 § 2, et 168, du code général de commerce allemand ne sont pas applicables.

3° Une société valablement constituée doit être inscrite dans le registre de commerce, quand même elle ne se trouve pas dans les conditions qui seraient nécessaires d'après la présente loi pour la constitution de la société.

4° Si des restrictions ont été apportées au droit qu'ont les associés engagés personnellement dans une société en commandite par actions, ou la direction dans une société par actions, de représenter la société, les dispositions des articles 116 et 231 du code général de commerce allemand ne sont pas applicables jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois, compté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi. En outre, les dispositions de ces deux articles restent encore exclues jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq ans compté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, si la restriction a été notifiée pour être inscrite dans le registre de commerce avant l'expiration du délai de trois mois fixé par le n° 1 ci-dessus.

Art. 5. Les dispositions de l'article 199 du code général de commerce allemand, d'après la nouvelle rédaction donnée à cet article par la présente loi, sont également applicables aux socié-

tés en commandite par actions fondées sous le régime de l'ancien article 199, lorsqu'il est stipulé dans le contrat de société, ou dans un contrat modificatif de celui-ci, que la sortie d'un ou de plusieurs associés engagés personnellement n'entraîne pas la dissolution de la société.

LOI DU 19 JUIN 1872[1]

CONCERNANT L'INTRODUCTION EN ALSACE-LORRAINE

DE LA LOI GÉNÉRALE ALLEMANDE SUR LE CHANGE

ET DU CODE GÉNÉRAL DE COMMERCE ALLEMAND[2].

Article premier. A partir du 1er octobre 1872 auront force de loi en Alsace-Lorraine la loi générale allemande sur le change et le Code général de commerce allemand, tels qu'ils sont contenus dans les annexes A et B ainsi que les présentes dispositions introductives[3].

A dater de ce même jour sont abrogées les lois et autres prescriptions régissant le droit commercial et se rapportant aux matières faisant l'objet des lois mises en vigueur. Continueront néanmoins d'être en vigueur dans tout ce qui n'est pas contraire aux lois précitées[4] : 1° le titre V de la loi sur les sociétés du 24 juil-

(1) La traduction de cette loi et les notes sont de M. Gonse.

(2) Il n'est pas fait mention dans le titre, ni dans les articles de cette loi, des Novelles de Nuremberg. La raison en est que les dispositions constituant ces novelles ont été insérées dans le texte même de la loi sur le change tel qu'il a été introduit en Alsace-Lorraine.

(3) Cette loi introductive est postérieure à l'adoption comme lois fédérales du Code de commerce et de la loi générale sur le change. (Voy. p. 1 et suiv.) Les articles 2, 3 et 4 de la loi fédérale d'introduction (p. 1 et suiv.) qui ont eu pour objet d'abroger les parties des lois introductives particulières à chaque État, lesquelles avaient parfois modifié la loi commune, ne sont donc pas applicables aux dispositions de la loi du 19 juin 1872.

(4) En 1873, les livres III et IV du Code de commerce français étaient maintenus; ils ont été abrogés depuis; le livre III sur les faillites par la loi fédérale sur les faillites (*Konkursordnung*), et le livre IV sur les tribunaux de commerce, par la loi fédérale sur l'organisation judiciaire (*Gerichts-Verfassungsgesetz*) mises en vigueur l'une et l'autre

let 1867 [1]; 2° le titre II du décret du 22 janvier 1868 sur les sociétés d'assurances [2]; toutefois l'article 83 dudit décret sera modifié en ce sens que les valeurs créées ou garanties par l'État qui doivent servir pour le placement des fonds des sociétés d'assurances seront des valeurs créées ou garanties par un État allemand et que les placements en rentes sur l'État français, en actions de la Banque de France et en actions du Crédit foncier, ne seront plus autorisés; 3° les dispositions de loi concernant les bourses, les courtiers et les ventes publiques de marchandises [3] [4].

Art. 2. Le Chancelier exercera les pouvoirs attribués par les

le 1er octobre 1879. La juridiction des conseils de prud'hommes a été réorganisée par la loi du 23 mars 1880 spéciale à l'Alsace-Lorraine.

(1) Le titre V de la loi de 1867 est relatif aux tontines et aux sociétés d'assurances sur la vie.

(2) Le titre II concerne les sociétés d'assurances mutuelles.

(3) Le courtage est réglementé par les articles 66 à 84 du Code de commerce allemand; mais le dernier de ces articles réserve aux législations particulières de chaque État le droit de compléter la loi fédérale par des prescriptions spéciales.

La législation maintenue doit être combinée avec les articles du Code de commerce allemand; les articles 71 à 90 du Code de commerce qui en forment la base sont complétés par un certain nombre de lois accessoires, les unes antérieures, les autres postérieures au Code de 1807. On peut citer les lois des 28 vendémiaire an IV et 28 ventôse an IX, l'arrêté du 27 prairial an X, l'ordonnance du 12 novembre 1823, les décrets des 22 mai 1858, 16 août 1859, 15 septembre 1862, la loi du 18 juillet 1866. Il faut y ajouter les dispositions spéciales aux ventes publiques de marchandises, notamment les lois des 22 pluviôse an VII, 25 juin 1841, 5 juin 1851, 28 mai 1858, 3 juillet 1861 et les décrets des 19 mars 1859 et 30 mai 1863.

(4) On peut citer encore parmi les dispositions des lois françaises conservées celles qui concernent les chambres de commerce, décrets des 3 septembre 1851, 30 août 1852, 6 janvier 1853, 24 octobre 1863.

Les dispositions des lois françaises restées en vigueur sur les marques de fabrique, les brevets d'invention, les dessins et modèles industriels ont été remplacées par les lois fédérales du 30 novembre 1874, du 11 janvier 1876 et 25 mai 1877. (Voy. ci-dessus introduction, p. LIV et LV.)

lois commerciales au gouvernement ou aux ministres; il pourra les déléguer à des autorités placées sous ses ordres [1].

Les agents de change et courtiers seront nommés par le Président supérieur dans tous les cas où, jusqu'à ce jour, leur nomination était réservée au souverain.

Art. 3. Le mineur de l'un ou l'autre sexe ne peut être commerçant ni être réputé majeur relativement aux engagements contractés pour son commerce, conformément à l'article 487 du Code civil, que s'il est âgé de dix-huit ans, émancipé et expressément autorisé à faire le commerce. L'autorisation doit être donnée par le père ou par la mère en cas de décès, en cas d'interdiction ou d'absence du père; à défaut du père et de la mère, par une délibération du conseil de famille homologuée par le tribunal civil.

Ces conditions remplies, le mineur commerçant peut, pour les besoins de son commerce, engager, hypothéquer et même aliéner ses immeubles; mais, dans ce dernier cas, les formalités prescrites par les articles 457 et suivants du Code civil doivent être observées.

Art. 4. Un mineur émancipé qui n'est pas commerçant peut prendre seul, pour des opérations de commerce isolées, des engagements qui produiront les mêmes effets que s'il était majeur, pourvu qu'il soit âgé de plus de dix-huit ans et ait été préalablement autorisé pour ces opérations dans les formes ci-dessus spécifiées.

[1] La loi française du 18 juillet 1866 a supprimé les charges de courtiers en marchandises. La loi du 10 juin 1872 a aboli, moyennant indemnité, en Alsace-Lorraine, le droit de transmission des offices de justice. Cette loi ne contient aucune disposition expresse au sujet des agents de change qui, d'après l'article ci-dessus, continuent d'être nommés par le Gouvernement; ils se sont, à plusieurs reprises, adressés à la délégation pour obtenir le rachat de leurs charges. Il n'existait, en Alsace-Lorraine, ni courtiers d'assurances ni courtiers maritimes.

Art. 5. La femme marchande peut, sans l'autorisation de son mari, engager, hypothéquer et aliéner ses immeubles pour tout ce qui concerne son commerce.

Néanmoins, s'il y a régime dotal, l'hypothèque et l'aliénation des immeubles dotaux ne peut avoir lieu que dans les cas déterminés et dans les formes prévues par le Code civil [1].

La responsabilité du mari, relativement aux engagements pris par la femme en ce qui concerne son négoce, est déterminée par les dispositions de l'article 220 du Code civil [2].

Art. 6. Tout contrat de mariage entre époux dont l'un est commerçant, devra, dans le mois de sa confection, être transmis en extrait aux greffes et aux chambres désignés par l'article 872 du Code de procédure civile, afin que la publication en soit faite par l'exposition au tableau conformément au même article [3].

Cet extrait doit indiquer s'il y a entre les époux communauté, s'ils sont séparés de biens ou s'ils ont adopté le régime dotal [4].

Le notaire qui a reçu le contrat de mariage est tenu d'opérer la transmission ordonnée par le présent article; s'il le néglige, il encourt une amende de 25 thalers: il est responsable à l'égard des créanciers et sera frappé de destitution s'il est prouvé que sa négligence est le résultat d'une collusion.

Art. 7. L'époux marié sous le régime de la séparation de

(1) Voir article 1550 et suivants du Code civil français.

(2) La femme marchande publique oblige son mari s'il y a entre eux communauté.

(3) Le premier paragraphe de cet article, qui visait un article du Code de procédure français, a été modifié par l'article 10 de la loi du 8 juillet 1879 pour la mise en vigueur du Code de procédure civile. L'extrait sera adressé au greffier du tribunal régional. (*Laredgericht*).

(4) Ce paragraphe est abrogé par l'article 10 de la loi du 8 juillet 1879 qui en reproduit les dispositions, mais ne mentionne pas l'article 872 du Code de procédure civile français, qui n'est plus en vigueur.

biens ou sous le régime dotal, qui devient commerçant postérieurement à son mariage, doit, dans le mois du jour où il aura entrepris son négoce, opérer la transmission prévue à l'article précédent.

S'il le néglige, il pourra, en cas de cessation de payement, être condamné à l'emprisonnement jusqu'au maximum de deux ans.

Art. 8. L'extrait transmis au greffe du tribunal de commerce, conformément aux deux articles précédents, doit, outre la publication prescrite par l'article 872 du Code de procédure civile, être inséré sans retard par les soins du greffier du tribunal de commerce dans une des feuilles publiques désignées, conformément à l'article 13 du Code de commerce allemand, pour la publication des inscriptions opérées dans le registre de commerce.

Art. 9. Les articles 1441 à 1452 du Code civil et les articles 865 à 874 du Code de procédure civile recevront leur application pour les demandes en séparations de biens et toutes leurs conséquences [1].

Tout jugement prononçant entre époux, dont l'un est commerçant, la séparation de corps ou le divorce, sera soumis aux formalités prescrites par l'article 872 du Code de procédure civile; à défaut de l'observation de cette disposition, les créanciers pourront toujours former opposition au jugement en ce qui touche leurs intérêts et contredire les opérations de liquidation qui en auraient été la suite.

[1] Les articles 865 à 874 du Code civil français ne sont plus en vigueur. La loi du 8 juillet 1879 (art. 4, 6 et 8) ordonne la publicité des demandes et des jugements en matière de séparation de biens ainsi que du rétablissement de communauté. L'article 13 de la même loi se réfère à l'article 4 pour la publicité des jugements prononçant divorce ou séparation de corps.

Art. 10. Sont réputées affaires commerciales les contestations civiles lorsque l'instance est intentée [1] :

1° Contre un négociant (art. 4 du Code de commerce allemand) au sujet de ses opérations commerciales (art. 271 à 276 du Code de commerce allemand);

2° Relativement à une lettre de change ou à un billet à ordre tels qu'ils sont définis par la loi générale allemande sur le change:

3° Dans une des circonstances juridiques ci-après déterminées :

a. Contestations entre les membres d'une société de commerce, entre l'associé en participation et le titulaire de la maison de commerce, entre les participants d'une association formée pour des actes de commerce isolés ou pour l'exploitation d'un trafic (art. 10 du Code de commerce allemand) aussi bien pendant l'existence

[1] Les articles 10 et 11 ont pour objet de régler la compétence des tribunaux de commerce. On doit remarquer la disposition de l'article 11, paragraphe 1er, qui donne compétence aux juges de paix en matière commerciale. Ces deux dispositions sont remplacées par celles du nouveau Code d'organisation judiciaire. Les tribunaux de commerce spéciaux n'existent plus et sont remplacés par des chambres commerciales faisant partie des tribunaux et composées d'assesseurs commerçants présidés par un magistrat; la compétence de ces chambres est déterminée par les articles 101 à 108. Ces dispositions sont complétées, pour l'Alsace-Lorraine, par l'article 21 de la loi de mise en vigueur du 4 novembre 1878. D'après cet article, les affaires qui n'appartiennent pas à la juridiction contentieuse ordinaire et qui étaient attribuées aux tribunaux de commerce seront de la compétence des chambres commerciales; on doit comprendre dans cette catégorie les affaires relatives à la tenue des registres de commerce (voir art. 18 à 26 *infra*) et celles concernant les déclarations qui doivent être faites et les formalités qui doivent être accomplies par les associations de production et de consommation (*Erwerbs und Wirthschaftsgenossenschaften*), conformément à la loi fédérale du 4 juillet 1868. D'après la loi du 23 mars 1880 concernant les conseils de prud'hommes en Alsace-Lorraine, l'appel des jugements de ces conseils est porté non devant les chambres commerciales, mais devant les chambres civiles des tribunaux régionaux (*Landgericht*). L'article 13 de la loi du 1er juin 1853, resté en vigueur, attribuait avant cette loi nouvelle la connaissance de ces appels aux tribunaux de commerce.

qu'après la dissolution de l'association, et aussi contestations entre les liquidateurs ou les gérants d'une société commerciale et la société ou les membres de cette société;

b. Contestations relatives au droit d'employer la raison sociale;

c. Contestations entre les contractants relatives à la vente d'un fonds de commerce;

d. Contestations entre un procuriste, un fondé de pouvoirs ou un commis commerçant et le titulaire de la maison commerciale; entre un tiers et celui qui, comme procuriste ou comme fondé de pouvoirs, est responsable envers lui pour une opération commerciale (art. 55 du Code de commerce allemand);

e. Contestations entre un courtier et d'autres parties pour les affaires qui sont de sa compétence d'après le Code de commerce allemand.

f. Contestations concernant le droit maritime, spécialement celles qui concernent l'armement, les droits et obligations de l'armateur, de l'armateur-gérant et de l'équipage, le prêt à la grosse, les avaries, les dommages en cas d'abordage, le sauvetage et l'assistance en cas de détresse de mer, les droits des créanciers de navire.

Art. 11. Les articles 631 à 634 et 636 à 638 du Code de commerce français sont remplacés par les dispositions suivantes :

1° Les juges de paix connaissent, à l'exclusion des tribunaux de commerce, des affaires de commerce dans les limites de leur compétence la plus étendue, conformément à la loi du 25 mai 1838; (*a* à *f*);

2° Sont portées devant les tribunaux de commerce :

a. Les contestations sur les affaires qui, d'après le Code de commerce allemand, sont des actes de commerce pour les deux parties contractantes;

b. Les contestations relatives aux lettres de change ou aux billets à ordre dans le sens de la loi allemande sur le change;

c. Les contestations spécifiées à l'article 10, paragraphe 3, lettres *a* à *f*.

3° Les contestations relatives à un acte qui ne constitue un acte de commerce que pour le défendeur peuvent être portées au tribunal de commerce ou au tribunal civil, au choix des demandeurs; il en est de même pour les actions intentées contre plusieurs coobligés, lorsque le tribunal de commerce n'est compétent que pour certains d'entre eux.

Art. 12. Les articles 1326 et 1328 du Code civil ne seront pas applicables aux affaires commerciales (art. 10)[1].

Les dispositions du Code civil relatives aux restrictions de la preuve testimoniale sont abrogées en matière commerciale[2].

Art. 13. Le tribunal de commerce peut, dans tous les cas, nommer des experts pour rédiger un rapport ou ordonner que préalablement la cause sera discutée devant un juge-commissaire nommé par le tribunal, à l'effet d'éclairer, de déterminer le point en litige, et de chercher un accommodement amiable.

Art. 14. La dénonciation de la poursuite prévue par l'article 80, paragraphe 2[3], de la loi sur le change sera valablement faite par sommation.

(1) Ces articles sont compris au titre de la preuve. Le premier détermine dans quelles formes doivent être faits les actes sous seing-privé constatant une obligation unilatérale ayant pour objet une somme d'argent ou une quantité; le second est relatif à la date certaine.

(2) Tout ce qui concerne la preuve a été modifié par le nouveau Code de procédure civile, dont l'article 880 admet la preuve testimoniale même contre les actes authentiques.

(3) Voir ci-dessus, page 421.

Art. 15. Lorsqu'une lettre de change, un billet à ordre ou un autre titre à ordre (art. 301, 302, 305 du Code de commerce allemand) se trouve égaré, outre les articles 73 et 98, paragraphe 9 de la loi sur le change, les dispositions suivantes seront appliquées pour son annulation :

1° La demande d'annulation est formée par une requête adressée au tribunal de commerce du lieu où l'effet était payable. Le demandeur doit produire une copie de la lettre de change, du billet ou du titre à ordre, ou en indiquer le contenu et tout ce qui est nécessaire pour qu'on puisse le reconnaître, justifier de la possession et de la perte;

2° Le tribunal rend une ordonnance à l'effet de sommer publiquement le porteur inconnu de déposer le titre au tribunal dans un délai déterminé, en l'avertissant que, faute de le faire, ce titre sera déclaré sans valeur; cette ordonnance est affichée dans la salle des séances du tribunal et dans le local de la bourse (s'il en existe une au lieu du payement); elle sera insérée une ou plusieurs fois, selon que le tribunal le jugera nécessaire, dans les journaux désignés pour les publications commerciales (art. 14 du Code de commerce allemand), et aussi dans d'autres journaux allemands ou étrangers, si le demandeur le demande ou s'il en est ainsi ordonné d'office. Le délai pour la production sera fixé de six mois à un an au plus du jour de l'échéance;

3° Si le titre est déposé par le porteur, le demandeur pourra faire valoir ses droits contre lui;

4° Si aucun porteur ne se fait connaître, le tribunal, sur une nouvelle demande de la partie intéressée, déclare le titre annulé[1].

[1] Cette disposition est remplacée par les articles 838 à 848, 850 du nouveau Code de procédure, qui contiennent des dispositions très étendues sur la procédure d'annulation. La loi fédérale du 12 mai 1873 est spéciale à l'annulation des titres de la dette de l'Empire. Les articles 25 à 29 de la loi du 8 juillet 1879

Art. 16. Les huissiers sont compris parmi les fonctionnaires judiciaires pouvant faire des protêts. Le procureur général déterminera la forme du cachet officiel dont ils devront faire usage à cet effet. (Art. 88 n° 6, loi sur le change.)

Le registre sur lequel les protêts doivent être inscrits, d'après l'article 90 de la loi sur le change, sera tenu et paraphé dans la forme prescrite pour les répertoires.

Les protêts ne peuvent être faits que de 9 heures du matin à 6 heures du soir; ils ne peuvent être faits plus tôt ou plus tard qu'avec l'assentiment de celui sur lequel le protêt est fait.

Les fonctionnaires ne sont pas tenus de laisser une copie de l'acte du protêt.

Art. 17. Les greffiers des tribunaux de commerce sont placés sous la surveillance du procureur général, qui peut déléguer à cet effet les procureurs en chef (*Oberprokuratoren*).

Art. 18. Toute déclaration destinée à être inscrite sur les registres de commerce doit, même dans le cas où le Code de commerce ne le prescrit pas expressément, être faite personnellement au greffe du tribunal de commerce, ou être déposée en forme authentique. Si le dépôt est fait par un fondé de pouvoirs, celui-ci doit être nanti d'une procuration judiciaire ou notariée.

Les mêmes formalités sont observées pour la déclaration signée ou le dépôt de cette déclaration signée concernant la raison commerciale ou la signature qui, d'après les prescriptions du Code de commerce, doivent être faites au tribunal de commerce[1].

pour la mise en vigueur du Code de procédure en Alsace-Lorraine a étendu les dispositions de ce Code sur la procédure d'annulation (*Aufgebotverfahren*) aux titres émis par l'État, les départements, les communes, les établissements publics et le Crédit foncier d'Alsace-Lorraine.

[1] D'après l'article 19 du Code de commerce, le commerçant doit signer de sa propre main la déclaration de sa raison sociale au tribunal de commerce ou déposer cette signature en forme authentique.

Le Chancelier édictera, dans une instruction, les dispositions réglementaires et de détail relatives à la tenue du registre de commerce [1].

Art. 19. Lorsque, conformément au Code de commerce allemand, un tribunal de commerce est obligé de rappeler les parties à l'observation des prescriptions légales, soit sur les déclarations qui doivent être insérées aux registres de commerce et sur les déclarations signées concernant la raison commerciale ou de la signature, la peine disciplinaire sera une amende de 5 à 200 thalers.

Cette amende ne pourra être recouvrée à l'aide de la contrainte par corps ni convertie en emprisonnement.

Outre l'amende, les frais de procédure sont à la charge de la partie.

Art. 20. Le président du tribunal de commerce ou le juge délégué par lui à cet effet a le devoir de surveiller l'exécution des dispositions légales mentionnées ci-dessus et de prononcer les amendes encourues. Les ordonnances contiennent invitation au contrevenant de se conformer à la loi dans un délai déterminé ou à former opposition dans le même délai, verbalement ou par écrit, au greffe du tribunal de commerce, avec avis que, faute de ce faire, la peine énoncée sera exécutée.

Art. 21. Si, dans le délai imparti, les prescriptions n'ont pas été observées et qu'il n'ait pas été formé opposition, le président ou le juge délégué déclare l'amende définitive, et le greffier fait exécuter la sentence. La signification est renouvelée avec menaces d'une nouvelle amende; les significations sont continuées tant que la loi n'a pas été exécutée ou qu'elles ne sont pas devenues sans objet.

[1] Cette instruction a paru le 22 septembre 1872.

Art. 22. Lorsqu'il a été formé opposition contre l'ordonnance dans le délai prescrit, le tribunal de commerce peut ordonner une information pour s'éclairer sur l'affaire, et, si l'ordonnance prononçant l'amende n'est pas rapportée, la partie intéressée est citée à jour fixe pour le débat en séance publique.

Art. 23. Dans les dix jours à partir de la signification du jugement, la partie peut interjeter appel devant la juridiction d'appel. Cet appel sera formé par écrit ou verbalement au greffe du tribunal de commerce. Les pièces seront adressées par le tribunal de commerce au procureur général qui citera la partie intéressée. Sa décision pourra être prise sur le vu des pièces.

Aucun recours ne pourra être formé contre la décision du tribunal d'appel.

Art. 24. Les oppositions tardives ne peuvent arrêter l'exécution des ordonnances devenues définitives. Cependant le tribunal de commerce ou, en instance supérieure, le tribunal d'appel, peut ordonner, pour des motifs spéciaux, la suspension de l'exécution. En cas d'opposition tardive, la partie doit supporter tous les frais résultant des ordonnances précédentes.

Art. 25. Les articles 10 à 25 qui précèdent sont applicables dans la procédure à suivre contre ceux qui se servent d'une raison sociale à laquelle ils n'ont pas droit, d'après les prescriptions du titre III du livre Ier du Code de commerce allemand.

Art. 26. Les ordonnances et les décisions dans les procédures concernant la fixation des amendes disciplinaires seront signifiées par un huissier commis par le président du tribunal de commerce.

Il est procédé comme en matière correctionnelle pour la fixation

et le calcul des honoraires des fonctionnaires et des taxes de témoins pour le recouvrement des amendes et des frais.

Art. 27. Le taux de l'intérêt légal en matière commerciale, de lettres de change et de billets à ordre, est de 6 p. o/o. Le taux de l'intérêt conventionnel en matière de commerce peut être librement fixé par les contractants[1].

Celui qui promet ou garantit au créancier pour une dette un intérêt supérieur à 6 p. o/o peut dénoncer le contrat six mois à l'avance. Néanmoins il ne peut user de ce droit immédiatement après que le contrat a été passé, mais seulement après un délai de six mois. Les clauses conventionnelles qui limitent ou suppriment cette faculté au préjudice du débiteur sont nulles. Cette disposition ne s'applique pas aux obligations au porteur émises conformément à la loi ni aux emprunts faits par un commerçant, ni aux dettes d'un commerçant contractées pour son commerce.

Art. 28. L'enregistrement des actes de prêts sur gage n'est pas exigé en matière commerciale pour donner date certaine.

Les dispositions du Code civil sur le gage sont d'ailleurs applicables en matière commerciale lorsqu'elles ne sont pas contraires aux articles 309 à 316 du Code de commerce allemand.

Art. 29. Lorsqu'un créancier n'entre en possession d'un objet ou d'une valeur en papier appartenant à son débiteur, conformément aux articles 313 et 314 du Code de commerce allemand sur le nantissement, qu'après le jour de la cessation des payements ou dans les dix jours qui la précèdent, les dispositions des articles

[1] La liberté absolue du taux de l'intérêt conventionnel a été restreinte par la loi fédérale du 24 mai 1880, qui punit comme délits d'usure certains faits déterminés. Voir ci-dessus *Introduction*, p. LIII, note 1.

446 et 447 du Code de commerce français sont applicables comme s'il avait reçu un gage[1].

Art. 30. Les dispositions sur la compétence contenues dans l'article 11 de la présente loi ne sont pas applicables aux affaires pendantes à la date du 1er octobre 1872.

Sont considérées comme affaires pendantes celles dans lesquelles il a été adressé une citation au défendeur.

Art. 31. Les prescriptions concernant l'inscription sur le registre de commerce des raisons de commerce, des sociétés commerciales, de leurs représentants et liquidateurs, ainsi que celles sur le dépôt contresigné des raisons sociales et des signatures, sont applicables aux commerçants dont les opérations ont commencé avant le 1er octobre 1872, et aux sociétés constituées avant cette époque. Celles-ci devront être inscrites dans le registre de commerce alors même qu'elles ne rempliraient pas les conditions exigées par le Code de commerce allemand pour la constitution d'une société.

Un délai de trois mois, à partir du 1er octobre 1872, est accordé pour faire la déclaration. Lorsque la déclaration sera faite en temps utile, il n'y aura pas lieu d'appliquer les articles 16 à 18, 20, 21, 62, 168, du Code de commerce allemand. La publication des inscriptions insérées au registre de commerce n'aura pas lieu pour les sociétés dont l'acte constitutif a déjà été publié, conformément à l'article 56 de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 32. Lorsque les membres d'une société personnellement responsables ou ses représentants n'ont que des pouvoirs limités

[1] Ces articles du Code de commerce français ne sont plus en vigueur en Alsace-Lorraine : ils sont remplacés par les nouvelles dispositions du Code des faillites (*Konkursordnung*).

pour représenter la société, les articles 116 et 231 (alinéa 2) du Code de commerce allemand ne seront pas applicables pendant une durée de cinq années à compter du 1er octobre 1872, pourvu que la restriction des pouvoirs ait été déclarée afin d'être inscrite dans le registre de commerce dans les trois mois fixés à l'article précédent. Si cette déclaration n'a pas été faite, les articles ci-dessus deviendront applicables trois mois après le 1er octobre 1872 [1].

Art. 33. Les sociétés par actions ne sont plus, en cette qualité, soumises à la surveillance de l'État [2].

Art. 34. Une ordonnance impériale contiendra les dispositions sur les honoraires et les frais rendus nécessaires par l'introduction du Code de commerce allemand [3].

[1] D'après ces articles, sont nulles toutes clauses qui limitent les pouvoirs des gérants.

[2] Mais, en Alsace-Lorraine comme dans tout le reste de l'Empire d'Allemagne, des sociétés peuvent être soumises à l'autorisation préalable à raison de leur objet; il résulte même du maintien du titre V de la loi française du 24 juillet 1867 (voir ci-dessus, art. 3 de la loi du 11 juin 1870, p. 434) qu'en Alsace-Lorraine cette autorisation est toujours exigée pour les sociétés d'assurances sur la vie.

[3] Cette ordonnance a paru le 12 juillet 1872.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES[1].

A

Abandon du navire et du fret. — Art. 452 à 454, C. comm., p. 179 à 181.

Abordage. — Du dommage provenant de l'abordage des navires, art. 736 à 741, C. comm., p. 315 à 317. — Prescription des créances d'indemnité pour abordage, art. 906, C. comm., p. 386.

Absents. — Moment de la conclusion des contrats entre absents, art. 331.

Acceptation. — Acceptation d'offres en cas de contrats entre absents, art. 319, 2e al.; 320, 2e al. et 321, C. comm. Cas où elle se présume, art. 323. —

Acceptation en matière de lettres de change. — De la présentation à l'acceptation, art. 18 à 21, L. ch. p. 398 à 400. De l'acceptation, art. 21 à 25, L. ch. p. 400 à 402. Sa forme, art. 21, L. ch. Restrictions de l'acceptation, art. 22, L. ch. Effets de l'acceptation, art. 23, L. ch. Cas où la lettre est payable ailleurs qu'au domicile du tiré. Défaut d'acceptation, art. 25 à 28, L. ch., p. 402 à 403. Droits du porteur. De la sûreté à fournir, art. 26 et 27, L. ch. Acceptation fausse ou falsifiée, art. 76, L. ch.

Acceptation par intervention. Art. 56 à 61, L. ch., p. 413 à 415.

Accepteur. Voy. v° *Acceptation*.

Achat. — Art. 337 à 360, C. Comm., p. 127 à 137. De l'offre de vente, art. 337. Assimilation à l'opération ayant pour objet la livraison de choses fongibles moyennant un prix, art. 338. Achat à l'examen ou à l'essai, art. 339. Achat sur échantillon, art. 340. Achat à titre d'échantillon, art. 341. Lieux d'exécution des obligations du vendeur et de l'acheteur, art. 342. Obligation du vendeur de conserver, art. 343. Du mode de transport, art. 344. Des risques, art. 345. De la réception et de l'examen des marchandises par l'acheteur, art. 346 et 347. Délais et conditions des réclamations de l'acheteur pour défauts de la chose vendue, art. 348 à 350. Qui supporte les frais de la livraison, du mesurage, du pesage et de la réception, art. 351. Prix fixé d'après le poids de la marchandise; déduction du contenant (*tare*), art. 352. Sens de l'indication du prix du marché ou de la bourse comme prix de vente, art. 353, C. comm.

[1] Les abréviations *C. comm.* et *L. ch.* signifient Code de commerce allemand et Loi allemande sur le change. Les renvois sont faits aux articles, aux pages et aux notes.

Retard dans le payement du prix; droits du vendeur, art. 354, 356, 557, 358 et 359, C. comm. Retard du vendeur dans la livraison; droits de l'acheteur, art. 355, 356, 357, 358 et 359.

Actes de commerce. Art. 271 à 336, C. comm., p. 105 à 127. — Définition et énumération des actes de commerce, art. 271 à 278, p. 105 à 108. — Énumération, art. 271, 272 et 273. Présomption de commercialité pour les actes des commerçants, art. 274. Exclusion des contrats portant sur des choses immobilières, art. 275. Actes faits par des personnes auxquelles le commerce est interdit, art. 276. Actes commerciaux pour un seul des contractants. — Dispositions générales sur les actes de commerce. — Règles d'interprétation, art. 278 et 279. Présomption de solidarité, art. 280. Refus des bénéfices de division et de discussion au débiteur solidaire, à la caution d'une dette commerciale et à la caution obligée commercialement, art. 281. Théorie des fautes pour les personnes tenues d'une obligation commerciale, art. 282. Règles sur le calcul des dommages-intérêts, art. 283. Clause pénale, principes généraux, art. 284. Arrhes, leurs effets, art. 285. Lésion, son exclusion, art. 286. Intérêts, leur taux, art. 287 et 292. Liberté du taux de l'intérêt établi par la loi du 14 novembre 1867, traduction de cette loi, note 4 de la page 110. Intérêts moratoires; à partir de quel moment ils sont dus, art. 288 et 289, note 2 de la page 111. Droit de commission, art. 290. Intérêts dans des comptes-courants, art. 291. Les intérêts peuvent excéder le montant du capital, art. 293. Reconnaissance de compte. Ses effets, art. 294. Absence d'effet de la mort d'un commerçant sur l'offre, l'ordre ou le mandat émané de lui et se rapportant à son commerce, art. 297. Mandat pour acte de commerce, règles régissant les rapports entre le mandant et le mandataire, art. 298. Exclusion du retrait litigieux en matière commerciale, art. 299. Des mandats, art. 300 et 301. Des titres transmissibles par endossement et des effets généraux de l'endossement, art. 301 à 305. Effets de la tradition faite par un commerçant, dans l'exercice de son commerce, à un tiers de bonne foi, art. 306, 307 et 308. Gage commercial, dispense de formes, art. 309. Réalisation du gage, art. 310 et 311. Droit de rétention entre commerçants pour causes commerciales, art. 313 à 316. — De la conclusion des actes de commerce. — Dispense d'écrit et de toutes formalités, art. 317. Exceptions, art. 174, 198, 208, 214, 310, 311 et 683, C. comm. — De l'offre, art. 319 à 320. Moment de la conclusion des contrats entre absents, art. 321. — Du payement des obligations commerciales. — Où elles doivent être payées, art. 324 et 325. Époque du payement, art. 326 à 334. Cas où l'espèce et la qualité des marchandises n'ont pas été spécifiées, art. 335. A quels mesures, poids, monnaies, mode de calcul du temps et des distances il faut se référer, art. 336.

Actes sous seing privé. — Inapplication en Alsace-Lorraine des articles 1326 et 1328 du Code civil français en matière commerciale.

Actions. — Voy. v^is *Société en commandite et société anonyme.*

Actions nominatives. — Seules admises dans les commandites, art. 173, 2e al., C. comm., p. 62. Durée de l'obligation des souscripteurs de compléter les versements, art. 184 et 223.

Actions au porteur. — Non admises dans les commandites, art. 173, al. 2, C. comm., p. 62. Admises dans les sociétés anonymes. Conditions de leur émission, art. 222. Durée de l'obligation des souscripteurs d'opérer le versement, art. 222.

Administrateurs. — Voy. v° *société anonyme*, détails sur la direction.

Affrètement pour le transport des Marchandises. Art. 557 à 664, C. comm., p. 246 à 289. — Des divers affrètements, art. 557. Quand la confection d'un écrit peut être exigée, art. 558. Affrètement du navire entier, art. 559, 568 et 595. Obligations du fréteur ou du capitaine, art. 560, 561, 563, 566, 593, 594, 663. Sa responsabilité, art. 607 et 608. Obligations de l'affréteur, art. 562, 564, 592, 629. Cas d'embarquement de marchandises à l'insu du capitaine, art. 565. Défense de charger sur le pont ou de suspendre aux côtés du navire, sans le consentement du chargeur, exceptions, art. 567. Droit de résiliation du contrat pour l'affréteur, art. 581 à 587. Affrètement d'une quote-part ou d'un espace déterminé du navire, art. 588 et 643. Affrètement à la cueillette, art. 589 à 591, 605 et 606. Fixation de l'indemnité due pour perte ou détérioration, art 612 et 614. Obligation du destinataire de payer le fret, art. 615. Droit de rétention du fréteur, art 616. Refus du droit d'abandon des marchandises avariées, art. 617. Perte des marchandises, art. 618. Droit de gage du fréteur et droit de rétention, art. 624 à 628, C. comm., p. 270 à 271. Résiliation du contrat, art. 630, 631 et 636. Fin du contrat, art. 632. Effet de la résiliation, art. 634.

Affrètement pour le transport des passagers. Art. 665 à 679, C. comm., p. 289 à 292. — Cession du droit du passager à la traversée, art. 665. Obligations des passagers, art. 666 et 667. Désistement du passager, art. 668, p. 289. Droit de résiliation, art 670. et 671. Cas de radoub du navire, art. 672. Bagages, art. 673 et 674. Droit de gage du fréteur sur les effets du passager, art. 675.

Affréteur. — Voy. v° *affrètement pour le transport des marchandises.*

Alsace-Lorraine. — Loi introductive du Code de commerce et de la loi sur le change, p. 437 et suiv.

Annonces légales. — Mode de désignation des journaux qui les publient, C. comm., art. 14, p. 13.

Apports en nature. — Règles spéciales dans les sociétés par actions, art. 180 et 209 *b.*, C. comm.

Apprentis. — Distinction entre les apprentis de commerce et les apprentis des artisans et industriels. Note 1 de la page 25.

Armateur (*Rheder*). — Définition, art. 450 et note 2 de la page 179. Responsabilité de l'armateur quant aux dommages causés par les gens de l'équipage, art. 451. Cas dans lesquels l'armateur n'est tenu que sur le navire et le fret, art. 452 et 454. Cas dans

lesquels il est tenu personnellement, art. 453. Tribunal compétent pour connaître des actions intentées contre un armateur, art. 455.

Armateur-gérant. — Voy. v^is *gérant de navire* et *armement collectif*.

Armement collectif. — Définition, art. 456. Règle régissant les rapports des coarmateurs, art. 457 à 476. Comment on compte la majorité, art. 458, 1er al. Cas dans lesquels l'unanimité est exigée, art. 458, 2e al., 459. Constitution d'un gérant du navire, art. 459. Pouvoirs du gérant, art. 460 et 461. Nullité, à l'égard des tiers, des restrictions apportées à ses pouvoirs, art. 462 et 463. Obligations du gérant, art. 464 à 466. Obligations des coarmateurs entre eux, art. 467 et 468. Répartition des bénéfices et des pertes, art. 469. Droit d'aliénation du coarmateur, art. 470. Effets des aliénations partielles, art. 471. Dissolution de l'armement collectif, art. 474.

Arbres. — Leurs effets dans les contrats commerciaux, art. 285, C. comm. En matière d'engagement des gens de mer, art. 37 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 221.

Assemblées générales d'Actionnaires. — Voy. v^o *Société en commandite* et *Société anonyme*.

Assemblée nationale de Francfort. — Ce qu'elle fit relativement à la loi sur le change, *Introduction*, p. xxii.

Assistance. — De l'assistance maritime en cas de détresse, art. 742 à 756, C. comm., p. 317 à 322. Droit à indemnité de ceux qui ont prêté l'assistance, art. 742. Droit de réduction de l'indemnité pour les juges, art. 743. Du montant de cette indemnité, art. 744 à 749. Cas où plusieurs personnes ont droit à l'indemnité, art. 750 et 751. Personnes n'ayant pas droit à indemnité, art. 752. Droit de gage des créanciers de l'indemnité, art. 753. Nature de l'obligation de payer l'indemnité, art. 755, p. 321. Législations particulières et loi du 17 mai 1874 sur les naufrages, art. 756 et note 3 de la page 321. Prescription des créances pour frais d'assistance, art. 909, C. comm., p. 387.

Association coopérative. — *Introduction*, p. liv.

Association pour faire, en compte commun, des affaires de commerce isolées. — Dispense d'écrit et de toutes formalités, art. 266. Part contributive des participants, à défaut de convention, art. 267. Répartition des bénéfices et des pertes, art. 268. Effets des actes d'un participant, art. 268. Liquidation, art. 270.

Assurances maritimes. Art. 782 à 911, C. comm., p. 332 à 388. — Principes généraux. Art. 782 à 809, p. 332 à 345. — Des choses qui peuvent ou non être assurées, art. 782 à 784. Assurance pour son propre compte et pour compte d'autrui, art. 786 et 787. Obligation de délivrer une police, art. 788. Cas où le dommage à réparer s'était déjà produit ou ne pouvait pas se produire, art. 789. De la valeur d'assurance, art. 790. Assurances simultanées, art. 791. Double assurance, art. 792 à 794. Assurances partielles, art. 795 et 796. Évaluation de la chose assurée, art. 797. Assurance collective avec évaluation, art. 798. De l'assurance du fret, art. 801.

Valeur d'assurance du navire, art. 797. Valeur d'assurance des marchandises, art. 802. Assurance du profit espéré, art. 805 et 806. Assurance des sommes prêtées à la grosse et de la prime de grosse, art. 807. Subrogation de l'assureur à l'assuré, art. 808. Assurance d'une créance garantie par un objet exposé aux risques de mer, art. 809. — Des déclarations à faire lors de la conclusion du contrat. Art. 810 à 816, C. comm., p. 345 à 348. Inexactitudes dans les déclarations de l'assuré, leurs conséquences, art. 813 à 815. — Obligations de l'assuré. Art. 816 à 823, C. comm., p. 348 à 351. De l'époque à laquelle est payée la prime, qui doit la payer, art. 816. Cas de changement de voyage, art. 817, de déroutement, de relâche, art. 818. Désignation du capitaine, art. 819. Assurance de marchandises, navire désigné ou non, art. 820 et 821. Obligation de l'assuré en cas d'accident, art. 822 et 823. — Étendue des risques. Art. 824 à 858, C. comm., p. 351 à 368. Des risques que supporte l'assureur, art. 824, 838 et 839, 841 à 843. Des dommages qu'il ne supporte pas, art. 825, 840. Droit de l'assuré quand il y a des tiers responsables du dommage, art. 826. De l'époque à laquelle commencent et finissent les risques dans les différentes assurances maritimes, art. 827 à 833. Assurance à temps, art. 834 et 835. Assurance pour l'un ou l'autre de plusieurs ports ou pour deux ports, art. 836 et 837. Limites de l'obligation de l'assureur, art. 844 à 846. Cas d'assurance partielle, art. 847. Franchises, art. 849 à 851 et note 1 de la p. 364. Risques de guerre, art. 852 et 853. Clause pour arrivée réservée, art. 854. Clause franc d'avarie sauf le cas d'échouement, art. 855. Clause franc de bris sauf en cas d'échouement, art. 856. Sens du mot échouement, art. 857. — De l'étendue du dommage, art. 858 à 885, p. 368 à 379. Quand il y a perte totale du navire et des marchandises, art. 858; du fret, art. 859; du profit espéré, art. 860; des sommes prêtées à la grosse, art. 861. Obligation de l'assureur en cas de perte totale, art. 862. Cas où il y a un sauvetage, art. 863. Disposition au cas de perte totale quant au profit espéré, art. 864. Du délaissement, voy. ce mot. Avarie partielle, règlement par avaries, art. 876, 879 à 885. — Payement du dommage. Art. 886 à 899, p. 379 à 383. Justifications à faire par l'assuré, art. 886 à 889. Clause déchargeant l'assuré de la preuve, ses effets, art. 890. Assurance pour compte d'autrui, art. 891, 892 à 895. Avances de l'assureur à l'assuré, art. 897 et 898. — Dissolution du contrat d'assurance et restitution de la prime. art. 899 à 906, p. 382 à 386. Renonciation de l'assuré à l'entreprise, art. 899. Insolvabilité de l'assureur, droits de l'assuré, art. 903. Aliénation de l'objet assuré, art. 904 et 905. De la prescription des créances de l'assureur et de l'assuré, art. 910, C. comm., p. 388.

Assurances sur la vie. — Silence du Code de commerce allemand sur ce sujet et motifs de ce silence, *Introduction*, p. XLIX.

Assurances terrestres. — Silence du Code de commerce allemand sur ce

sujet et motifs de ce silence, *Introduction*, p. XLIX.

AUTRICHE. — Indications générales sur les lois commerciales en vigueur, *Introduction*, p. XLVI.

AVANCES. — Quand il peut en être fait aux gens de mer, art. 37 *de la loi sur les gens de mer*, p. 221. Des avances faites par l'assureur à l'assuré, art. 897 et 898.

AVANTAGES PARTICULIERS. — Règles spéciales dans les sociétés par actions, art. 180 et 209 *b.*, C. comm.

AVARIES. Art. 712 à 741, C. comm., p. 300 à 317. — Définition des avaries grosses, art. 703 et 705. Des avaries particulières, art. 703. Conditions du sauvetage exigées pour qu'il y ait lieu à contribution pour avarie grosse, art. 705. Exemples d'avaries grosses, art. 708, p. 302 à 304; art. 735, p. 314. Exemples d'avaries particulières, art. 709, p. 304. Dommages restant en dehors de la contribution aux avaries grosses, art. 710. Constatation des avaries grosses, art. 711. Du montant de l'indemnité, art. 712 à 715. Du lieu de destination, art. 716. Du montant de la contribution du navire, art. 719. Du montant de la contribution de la cargaison, art. 720, 721 et 722. Du montant de la contribution du fret, art. 723. Objets ne contribuant pas aux avaries grosses, art. 725. Droit de gage des ayants droit à indemnité, art. 727. Nature de l'obligation de contribuer aux avaries communes, art. 728. Du lieu où se fait le règlement d'avaries, art. 729. De la prescription des créances d'indemnité pour avaries grosses, art. 909, C. comm., p. 387.

AVARIES GROSSES OU COMMUNES. Voy. v° *Avaries*.

AVARIES SIMPLES OU PARTICULIÈRES. Voy. v° *Avaries*.

B

BÂTIMENTS DE MER. Voy. v° *Navires*.

BELGIQUE. — Revision du Code de commerce de 1807, influence des lois allemandes, *Introduction*, p. LXI.

BESOIN. Art. 56 et 57, L. ch. p. 413.

BILANS. — Obligation pour les commerçants d'en dresser, art. 29 et 30, C. comm., p. 17. Obligation pour les gérants dans les sociétés en commandite par actions d'en soumettre un tous les ans aux commanditaires et au conseil de surveillance, art. 185. Obligation analogue pour la direction dans les sociétés anonymes, art. 239 et 239 *a*.

BILLET. — La force probante d'un billet ne dépend pas de l'expiration d'un certain délai, art. 295, C. comm.

BILLETS DE GROSSE. — Leur transmissibilité par endossement, art. 302, C. comm.

BILLETS À ORDRE. — Capacité exigée pour s'obliger par billet à ordre, art. 1, L. ch., p. 391. Effets de l'obligation contractée par billet à ordre, art. 2, L. ch., p. 391; Art. 96 à 100 L. ch., p. 426. Mentions que les billets à ordre doivent contenir, art. 96 et 97 L. ch. Dispositions relatives aux lettres de change applicables aux billets à ordre, art. 98, L. ch. Lieu de la présentation, art. 99, L. ch. Prescription

de l'action donnée contre le souscripteur, art. 100, L. ch.

Bordereau. — Obligation des courtiers de commerce d'en délivrer, art. 73, C. comm. Ses formes, art. 73. Sa force probante, art. 77, C. comm., p. 30.

Bourses de commerce. — Dispositions les régissant en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 1er, p. 437.

Brevets d'invention. — Citation de la loi allemande les concernant, *Introduction*, p. liv.

C

Canots. — Ils sont compris parmi les accessoires du navire, art. 443.

Capable (Personne). Voy. v° *capacité*.

Capacité. — De la capacité requise en matière de lettres de change et de billets à ordre, art. 1er, L. ch., p. 391. Conséquences relatives de l'incapacité d'un des signataires d'une lettre de change ou d'un billet à ordre, art. 3 L. ch., p. 392. Règles de capacité en cas de conflit de lois en matières de lettres de change, art. 84 L. ch., p. 423.

Capitaine. Art. 478 à 527, C. comm., p. 191 à 211. — Responsabilité générale du capitaine, art. 478 et 479, C. comm. Obligations avant le départ, art. 480 à 482. Obligation de commencer le voyage, art. 483. Obligations pendant le voyage, art. 484 et 485. Obligation de tenir un journal de bord, art. 486. Énonciations à y porter, art. 487. Bâtiments sur lesquels le journal de bord n'est pas exigé, art. 489. Règles sur le rapport de mer, art. 490 à 494. Pouvoirs du capitaine en dehors du port d'attache, art. 496 à 499 et 503. Nullité à l'égard des tiers, des restrictions apportées aux pouvoirs du capitaine, art. 499. Effets des actes du capitaine, art. 502. Obligations du capitaine quant à la cargaison, art. 504 et 507 à 512. Cas d'empêchement à la continuation du voyage, art. 505. Obligation du capitaine de porter en recette tout ce qu'il reçoit, art. 513. Défense de charger des marchandises pour son compte, art. 514. Congédiement du capitaine, art. 515 à 520. Maladie du capitaine, art. 523. Cas de décès, art. 524. Conditions et qualités exigées du capitaine, art. 527. Sens du mot *capitaine* dans la loi sur les gens de mer, art. 2 de cette loi, p. 213 et suiv. Cas de mort du capitaine durant le voyage, art. 53, p. 216. Pouvoir disciplinaire du capitaine sur les gens de mer, art. 71 et suiv., p. 233 à 235. Pouvoir du capitaine sur les passagers, art. 666, C. comm., p. 289. Cas où il peut emprunter à la grosse, art. 681, p. 293, art. 686, p. 294. Obligation du capitaine de faire dresser la dispache (ou règlement d'avaries grosses), art. 730, C. comm., p. 312.

Cargaison. — Obligation du capitaine relativement à elle, art. 504 et 507 à 512, C. comm., p. 202 et 204.

Carnet. — Obligation pour les courtiers d'en tenir un, art. 71, C. comm., p. 29.

Certificats de prise en charge. — Leur transmissibilité par endossement, article 302, C. comm. Leur nature et leurs effets, art. 413 à 419.

Chancelier de l'empire. — Pouvoirs lui appartenant en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 2, p. 438.

Change (Loi générale allemande sur le). — Histoire de sa confection, *Introduction*, p. xx et suiv.; Plan et analyse de cette loi, *Introduction*, p. xlvi. Ses caractères généraux, différences principales avec le Code de commerce français, *Introduction*, p. lx. Son influence dans les pays non allemands, *Introduction*, p. lx. Traduction, p. 391 à 429.

Chapeau. Art. 513, C. comm. — Défense d'en réclamer sauf stipulation expresse, art. 622, C. comm., p. 269.

Charte-partie. — Quand il peut être exigé qu'il en soit dressé une, art. 553, p. 246.

Chemins de fer. Voy. v° *Transport par chemins de fer*. — Règlement d'exploitation du 11 mai 1874. Voy. note 2 de la page 160 et note 2 de la page 161.

Choses immobilières. — Les actes les ayant pour objet ne sont jamais actes de commerce, art. 275, C. comm.

Clause à ordre. — Elle rend transmissibles par endossement les titres énumérés par la loi, art. 301 et 302, C. comm., p. 114 et 115.

Clause pénale. — Règles générales, art. 284, C. comm., p. 109.

Coarmateur. Voy. v° *armement collectif*.

Code civil. — Défaut de code civil commun à toute l'Allemagne, *Introduction*, p. xiii et suiv. Préparation d'un code civil commun, *Introduction*, p. lxii.

Code général de commerce allemand. — Son importance, *Introduction*, p. xiii et suiv. Son histoire, *Introduction*, p. xix, xxix et suiv. Plan et analyse de ce code, *Introduction*, p. xlvii. Matières non comprises, *Introduction*, p. xxxviii. Ses caractères généraux, principales différences avec le Code de commerce français, *Introduction*, p. lv et suiv.; traduction, p. 9 à 388. Son influence dans les pays non allemands, *Introduction*, p. lx. Projet de revision, *Introduction*, p. lxii.

Code de commerce français. — Pays de l'Allemagne dans lesquels il s'était maintenu après 1815, *Introduction*, p. xvi.

Code prussien (*Allgemeines Landrecht*). — Dispositions de droit commercial qu'il renfermait, *Introduction*, p. xv.

Codification. — Essais de codification en Allemagne, *Introduction*, p. xv.

Colporteurs. — Le Code de commerce leur est inapplicable, art. 10, C. comm., p. 12.

Commandite. Voy. v° *Société en commandite*.

Commerçant. — Définition, art. 1er, C. comm., p. 10.

Commerce en général (Du). Livre 1er du Code de commerce allemand, p. 10. à 167.

Commerce maritime. — Objet du Livre Ve du Code de commerce allemand, art. 432 à 911, p. 168 à 388.

Commettant. Voy. v° *Commission*.

Commis. Art. 57 à 65, C. comm., p. 25 à 27. — Leurs pouvoirs, art. 58, C. Comm., p. 25. Défense de faire des actes de commerce pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui, art. 59, C. comm., p. 25. Effets de l'empêchement pour un commis de faire son service, art. 60, C. comm., p. 25. Causes de résiliation du contrat de louage de services intervenu entre

un patron et son employé, art. 61 à 64, C. comm., p. 26 et 27.

Commission (Contrat de). Art. 360 à 379, p. 137 à 146. — Définition, art. 360, 1er al., et 378. Effets des actes du commissionnaire, art. 360, 2e al. Obligations et responsabilité du commissionnaire, art. 361 à 367, 369 et 370. Droits du commettant, art. 388. Obligations du commettant envers le commissionnaire, art. 371. Cas où le commissionnaire traite à des conditions plus avantageuses, art. 372. Commissionnaire acheteur de lettres de change; ses obligations, art. 373. Privilège du commissionnaire, art. 374 et 375. Droit du commissionnaire de vendre ou d'acheter lui-même, art. 376 et 377. Cas où le commissionnaire ne se conforme pas aux ordres du commettant, art. 362, 363, 364 et 369.

Commission de transports. Art. 379 à 389, C. comm.; p. 146 à 149. — Définition du commissionnaire de transports, art. 379 et 389. Responponsabilité du commissionnaire, art. 380 et 384. Ses droits, art. 381, 383, 384, 387. Droit de gage du commissionnaire, art. 382. Prescription des actions contre lui, art. 386.

Commissionnaires. Voy. v° *Commission*.

Comptes-courants. — A partir de quel moment les intérêts courent, art. 291, 1er al. Dates où les comptes doivent être arrêtés, art. 291, 2e al.

Conduite de retour. Art. 58 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 226; art. 65 et 66, p. 232.

Confédération de l'Allemagne du Nord. Sa nature, différences avec la Confédération germanique, *Introd.*, p. xlii.

Confédération germanique. — Sa nature, *Introduction*, p. xvii. Dispositions de l'acte constitutif concernant le commerce entre les États confédérés et la navigation, *Introduction*, p. xvii.

Conférences de Hambourg. — *Introduction*, p. xxxiii.

Conférences de Leipzig. — *Introduction*, p. xxi et suiv.

Conférences de Nuremberg. — *Introduction*, p. xxvi.

Conférences de Zollverein. Voy. v° *Zollverein*.

Conflits de lois. — En matière de lettres de change, art. 84 à 86 L. ch.

Congé, congédiement des gens de mer. — — Quand les gens de mer peuvent être congédiés, art. 57 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 228. A quels loyers les gens de mer congédiés ont droit, art. 58, p. 228. Cas de congé antérieur à la fin de l'engagement, indemnité due, art. 59 et 60, p. 229 et 230. Cas où l'homme d'équipage peut exiger son congé, art. 61 et 63, p. 231 et 232.

Connaissement. — Sa transmissibilité par endossement quand il contient la clause à ordre, art. 302, C. Comm. Obligation du capitaine d'en remettre au chargeur, art. 644, C. comm., p. 280. Mentions à y insérer, art. 645, p. 281. Clause à ordre, art. 646. Règles diverses, art. 646 à 662.

Conseil de surveillance. Voy. v° *Société en commandite et société anonyme*.

Contrainte par corps. — Son abolition par la loi du 29 mai 1868, note 4 de la page 391. Modifications que cette abolition a entraînées dans la loi sur le change, note 4 de la page 391.

Contrat de mariage. — Règles sur la

publicité du contrat de mariage des commerçants en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 6 et 7, p. 440.

Contribution. — De la contribution aux avaries grosses ou communes, voy. v° *Avaries*.

Copie de lettres (Livre de), art. 28, C. comm., p. 17.

Copies de lettres de change. Art. 70 à 72 L. ch. Voy. v° *Lettre de change*.

Courtiers de commerce. Art. 66 à 84. C. comm., p. 27 à 32. — Définition, art. 66, 1er al. Obligation de prêter serment, art. 66, 2e al. Leurs attributions et leurs pouvoirs, art. 67, 68 et 70. Leurs obligations, art. 69 à 74. Du livre journal, art. 71, 72, 74. Du bordereau, art. 73. Effets de l'inscription d'une opération sur le livre journal, art. 76 à 79. Obligation des courtiers de conserver un échantillon des marchandises, art. 79. Responsabilité des courtiers, art. 81. Du droit de courtage, quand et par qui il est dû, art 83. Droit des législations particulières quant aux attributions des courtiers, à leur discipline, à l'étendue de leur privilège, art. 84. Dispositions régissant les ouvriers en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 1er et 2, p. 437 et 438.

Créanciers de navire (Des). Art. 757 à 781, C. comm., p. 322 à 331. — Créances conférant les droits de créanciers de navires, art. 757. Droit de gage légal de ces créanciers, art. 758. A quoi s'étend ce droit de gage, art. 759, 760 à 766. Causes d'extinction de ce droit de gage, art. 767, 768, 769. Du rang des créances, art. 769 à 773, 779 et 781. Du droit de gage sur le fret, art. 774 et 775.

Cueillette (Affrètement à la), art. 557, C. com., p. 240; art. 589 à 591, 605, 606, 643, p. 280.

D

Date certaine. — Inapplication de l'article 1328 du Code civil français en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 12, p. 444.

Délaissement. — Cas dans lesquels il peut avoir lieu en matière d'assurance maritime, art. 865 à 867. Des délais donnés pour délaisser et faire la déclaration de délaissement, art. 868. Faculté de régler par avarie, art. 869. Conditions du délaissement, art. 870 et 871. Effets du délaissement, art. 872 et 873. Obligations de l'assuré, art. 874.

Dessins industriels ou de fabrique. — Citation de la loi les concernant, *Introduction*, p. LV.

Destinataire. Voy. v° *Transport*. — Obligation du destinataire de payer le fret, art 615.

Dimanche. — Cas où l'échéance d'une lettre de change tombe un dimanche, art. 92 L. ch., p. 425.

Discussion (Bénéfice de). — Personnes auxquelles il est refusé, art. 281.

Dispache. — Synonyme de règlement d'avaries, voy. ce dernier mot et *avaries*, art. 730 et 731, C. comm., p. 312 et 313.

Dispacheurs. Art. 731, C. comm., p. 312.

Dispositions générales du Code général de commerce allemand. P. 9 et suiv.

Dissolution. — Dissolution de la société en nom collectif, art. 123 et suiv.,

C. comm., Voy. v° *Société en nom collectif*. Dissolution de la société en commandite, art. 170, p. 61. Dissolution de la société anonyme, art. 242 à 248; de la société tacite, art. 261, 262 et 264.

Dividendes fictifs. — Non restitution, quand ils ont été reçus de bonne foi, art. 197, 3e al. C. comm., p. 71; art. 218, C. comm., p. 84.

Division (Bénéfice de). — Personnes auxquelles il est refusé, art. 281.

Domestiques. — Personnes employées comme domestiques par les commerçants, art. 65, C. comm., p. 27.

Domiciliataire. Art. 43, L. ch.

Dommages-intérêts. — Règles sur leur montant en matière commerciale, art. 283.

Double assurance maritime. Art. 792 à 794, C. comm., p. 339 et 340.

Droit civil. — Son application dans le silence du Code de commerce, art. 1er, C. comm., p. 9.

Droit commun (*Gemeines Recht*). — Sens de cette expression. *Introduction*, p. xv.

Du croire. — Commissionnaire du croire, art. 370.

Duplicata de lettres de change. Art. 66 à 70, L. ch. Voy. v° *Lettre de change*.

E

Échantillon. — Achat sur échantillon ou à titre d'échantillon, art. 340 et 341.

Échéance des lettres de change Art. 30 à 35, L. ch., p. 404 à 406.

Échouement. — Sens de ce mot dans les art. 855 et 856, C. comm.; art. 857, C. comm., p. 368.

Effets au porteur. — Application de la règle : en matière de meubles, possession vaut titre, art. 307.

Einert, jurisconsulte. — *Introduction*, p. xxi et xxii. Son grand ouvrage sur le change, *Introduction*, note 1 de la lx.

Émigration. — Réserve des lois des États particuliers, art. 679, C. Comm., p. 292.

Empire d'Allemagne. — Sa constitution, comparaison avec celle de la Confédération de l'Allemagne du Nord, *Introduction*, p. xliv.

Employés. Art. 57, C. comm., p. 25. Voy. v° *Commis*. — Quand ils ont le pouvoir de vendre, art. 50 et 51, C. comm., p. 23.

Endossement. — Son emploi pour la transmission des actions des sociétés, art. 182, C. comm., p. 67. Titres transmissibles par endossement, art. 301, 302, 304. Effets de l'endossement, art. 303. Formes de l'endossement, art. 305. Cas de perte de ces titres, art. 305, dern. al. — Endossement des lettres de change. Art. 9 à 17, L. ch., p. 395 à 398. Droit d'endosser, interdiction de le faire, art. 9, 15, L. ch. Effets de l'endossement, art. 10 et 14, L. ch., Formes de l'endossement, art. 11, 12, L. ch. Endossement en blanc, art. 12 et 13, L. ch. Clause sans garantie, art. 14. Quand l'endossement peut avoir lieu, art. 16, L. ch. Endossement pour encaissement ou pour procuration, art. 17, L. ch. Effets de l'endossement original porté sur une copie de lettre de change, art. 71, L. ch. Endossement faux ou falsifié, art. 76, L. ch.

Engagement des gens de mer (Contrat d'). — Un écrit n'est pas nécessaire pour le constater, art. 24 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 218. Montant du loyer au cas où il n'a pas été fixé dans le contrat, art. 25 et 27, p. 218 et 219. Cas de concours de plusieurs engagements, art. 26, p. 218. Obligations des gens de mer, art. 28 à 33, p. 219 et 220. De la nourriture des gens de mer, art. 43, 45 et 46, p. 223 et 224. Des plaintes des officiers et des gens de l'équipage, art. 47, p. 224. Cas de maladie d'un homme de l'équipage, art. 48 à 50, p. 224 et 225. Cas de mort d'un homme de l'équipage, art. 52; du capitaine, art. 53, p. 226. Causes mettant fin à l'engagement, art. 56, p. 227. De la durée de l'engagement, art. 54 et 55, p. 226 et 227.

En matière de meubles, possession vaut titre. Art. 306, 307 et 308.

Équipage. — Sens de cette expression, art. 445, C. comm. Sens des mots *équipage de navire, équipage, homme de l'équipage*, dans la *Loi sur les gens de mer*, art. 3 de cette loi, p. 213. Voy. v^is *gens de mer, loyers des gens de mer, engagement des gens de mer.*

Erreur. — Elle permet d'attaquer même un compte reconnu, art. 294.

États scandinaves. — Loi commune sur le change, influence de la loi allemande, *Introduction*, p. lxii.

Expéditeur. Voy. v° *transport.*

F

Faillites. — Silence du Code de commerce allemand sur ce sujet et motifs de ce silence, *Introduction*, p. xlix.

Fautes (Théorie des) dans les actes de commerce. — Principe général, art. 282. Application, art. 344, 361, 380, 397, 399, 464, 478.

Faux. — En matière de lettres de change, art. 75 et 76, L. ch.

Faux fret. Art. 581 et 587, C. comm., p. 254 et 256.

Femme marchande publique. Art. 6 à 9, C. comm., p. 10 et 11. Dispositions la régissant en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 5, p. 440.

Firme. Voy. v° *raison de commerce.*

Fondés de pouvoirs (*Handlungsbevollmächtigte*). — Définition et pouvoirs, art. 47, C. comm., p. 22. Signature, art. 48, C. comm., p. 22. Effets de leurs actes, art. 52, C. comm. Défense de se substituer une autre personne, art. 53, C. comm., p. 23. Révocabilité, art. 54, C. comm., p. 24. Défense pour les fondés de pouvoirs de faire des opérations pour leur compte ou pour celui de tiers, art. 56, C. comm., p. 24.

Force probante. Voy. v° *preuves.*

Frais de navigation. — Par qui ils sont supportés, art. 622, C. comm., p. 269.

Franchises. — En matières d'assurances maritimes, art. 849 à 851 et note 1 de la page 364.

Fraude. — Elle autorise à attaquer un compte, malgré la reconnaissance qui en a été faite, art. 294.

Fret. Voy. v° *Affrètement pour le transport des marchandises.* — Cas où il est dû et où il n'est pas dû, art. 618 et 619, p. 268; art. 635, p. 275. Cas où son montant n'a pas été fixé,

art. 620. Fret stipulé au poids, à la mesure, à la quantité, art. 621, p. 269; en proportion du temps, art. 623.

Fret de distance. Art. 632 et 633, C. comm., p. 274.

Fréteur. Voy. v° *Affrètement pour le transport des marchandises.*

Fusion. — En matière de société anonyme, art. 247, C. comm., p. 96.

G

Gage (Droits de). — Du fréteur sur les marchandises, art. 624 à 628, C. comm., p. 270 à 271. *Id.* sur les effets des passagers, art. 675, C. comm., p. 29. Des ayants droit à indemnité dans la contribution aux avaries communes, art. 727, p. 311. Des créanciers de l'indemnité pour sauvetage et assistance maritime en cas de détresse, art. 753, p. 320. Des créanciers de navire, art. 758, p. 323. Voy. v° *Créanciers de navire.*

Gage commercial. — Définition, art. 309, C. comm. Dispense de formes, art. 309. Conditions et formes de la réalisation, art. 310, 311 et 312; pour l'Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 28 et 29, p. 449.

Gens de mer. — Loi sur les gens de mer, p. 212 à 244. A quels navires elle s'applique, art. 1er, p. 212. Sens du mot *capitaine*, art. 2, p. 213. Sens des mots *équipage du navire, équipage, homme de l'équipage*, art. 3, p. 213. Fonctionnaires préposés aux gens de mer, art. 4, p. 213. — Des livrets de navigation maritime et de la revue, p. 214 à 218. Rapports contractuels, art. 24 à 71, p. 218 à 233. Voy. vis *Engagements* et *loyers des gens de mer.* — Dispositions disciplinaires, art. 72 à 80, p. 233 à 235. — Dispositions pénales, art. 81 à 103, p. 235 à 242. Dispositions générales, art. 104 à 111, p. 242 à 244. Contestations entre les hommes de l'équipage et le capitaine, art. 105 et 106, p. 243. *Gens de mer ayant besoin de secours, Obligation de les recueillir,* loi spéciale, p. 244 à 246. De la prescription des créances des gens de mer, art. 906, C. comm., p. 386.

Gérants. — A qui cette qualité appartient dans la société en nom collectif, art. 99 à 102, C. comm., p. 38 et 39. Leurs pouvoirs, art. 103 et 104, 114 et 117 Des gérants dans les sociétés en commandite, art. 158, C. comm., p. 57; art. 167, al. 3, p. 60, art. 196, al. 3.

Gérant (De navire). V. v° *Armement collectif.*

Gestion. Voy. v° *Gérants.*

Grosse (Contrat à la) (ou prêt à la). — Art. 680 à 702, C. comm., p. 292 à 300. Définition, art. 680. Cas où le capitaine peut emprunter à la grosse, art. 681 et 686, p. 293 et 294. De la prime, son montant, art. 682. Nécessité d'un écrit, art. 683 et 687. Énonciations qu'il doit contenir, art. 684. Clause à ordre, art. 685. Où sont payables les sommes empruntées, art. 688. Responsabilité du prêteur, art. 691. Obligations du capitaine, art. 693, 694 et 696. Cas de non remboursement, art. 697 et 698. Cas d'abandon du voyage, art. 699. Em-

prunt fait par l'armateur, art. 701 et note 2 de la page 299. Prescription des créances résultant du contrat à la grosse, art. 909, C. comm., p. 387.

H

Hambourg. Voy. v° *Conférences*.

Hongrie. — Nouvelle législation commerciale hongroise, influence des lois allemandes, *Introduction*, p. LXI.

I

Immeubles. — Les actes les ayant pour objet ne sont jamais des actes de commerce, art. 275, C. comm.

Incapables. Voy. v° *Incapacité* et *capacité*.

Incapacité. — Conséquences relatives de l'incapacité d'un des signataires d'une lettre de change ou d'un billet à ordre, art. 3, L. ch., p. 392. Voy. v^is *Capacité* et *incapacité*.

Industrie (Loi sur l'). *Introduction*, p. LIV.

Innavigabilité. — Définition, art. 444.

Intérêts. — Défense absolue d'en stipuler au profit des commanditaires dans les commandites par actions, art. 197, 2e al., C. comm., p. 71. Mesure dans laquelle la stipulation d'intérêts au profit des actionnaires est admise dans les sociétés anonymes, art. 217, C. comm., p. 84. Taux des intérêts, art. 287 et 292. Liberté du taux de l'intérêt, note 2 de la page 110, art. 27 de la loi du 19 juin 1872, p. 449. Restrictions à cette liberté résultant de la loi du 24 mai 1880, *Introduction*, p. LIII, note 1. Ils peuvent excéder, en matière commerciale, le montant du capital, art. 293.

Intérêts moratoires. — A partir de quel moment ils sont dûs en matière commerciale, art. 288 et 289 et note 2 de la page 111. Leur taux, note 2 de la page 110, loi du 14 novembre 1867, art. 3.

Intervention. Voy. v^is *Acceptation par intervention* et *payement par intervention*.

Inventaires. — Obligation pour le commerçant d'en dresser, art. 29, C. comm., p. 17; obligation de les porter sur un livre spécial, art. 30, C. comm.; formes de l'inventaire, art. 31, C. comm.; règles d'estimation des biens et créances, art. 32, C. comm.

Italie. — Projet de réforme du Code de commerce de 1865, influence des lois allemandes, *Introduction*, p. LX.

J

Journal de bord. Art. 486.

Journaux. — Comment sont désignés ceux qui contiennent les insertions faites au registre de commerce, art. 14, C. comm., p. 13.

Jours de caisse (ou de payement), art. 93, L. ch., p. 425.

Jours fériés. — Cas où l'échéance d'une lettre de change tombe un jour férié, art. 92, L. ch., p. 425.

Jours de grâce. — Leur suppression, art. 33, L. ch., p. 406.

Juridiction commerciale. — Son organisation, p. 10, note 3.

L

LAMANAGE. Voy. v° *Frais de navigation.*

LEIPZIG. Voy. v^is *Conférences de Leipzig, tribunal supérieur de commerce.*

LÉSION. — N'est pas une cause du nullité pour les actes de commerce, art. 286, C. comm., p. 110.

LETTRES. — Obligation de conserver les lettres reçues, art. 28, C. comm., p. 17, et art. 33, 2° al., C. comm., p. 18. Obligation de copier sur un livre spécial les lettres envoyées, art. 28, C. comm., p. 17.

LETTRE DE CHANGE. — Capacité exigée pour s'obliger par lettre de change, art. 1er, L. ch., p. 391. Effets de l'obligation contractée, art. 2. De la forme de la lettre de change et des énonciations à y insérer, art. 4, L. ch., p. 392. Différences entre les sommes énoncées, art. 5, L. ch. A l'ordre de qui et sur qui la lettre de change peut être tirée, art. 6, L. ch. Conséquences d'une omission dans la lettre de change, art. 7, L. ch. Stipulation d'intérêts, art. 7, 2° al., L. ch. — OBLIGATIONS DU TIREUR, art. 8, L. ch. — DE L'ENDOSSEMENT, art. 9 à 17, L. ch. p. 395 à 398. Voy. ce mot. ACCEPTATION, voy. ce mot. RECOURS EN SÛRETÉ À DÉFAUT D'ACCEPTATION ET EN CAS DE SOLVABILITÉ DOUTEUSE DE L'ACCEPTEUR, voy. v^is *Acceptation* et *sûreté* (*recours en*). — DE L'ÉCHÉANCE, art. 30 à 36, p. 404 à 406. — DU PAYEMENT, art. 36 à 41, L. ch., p. 406 à 408. — DU RECOURS POUR DÉFAUT DE PAYEMENT, art. 41 à 55, L. ch., p. 408 à 413. Conditions du recours, art. 41, L. ch. Clause *sans frais* ou *sans protêt*, art. 42, L. ch. Devoirs du porteur non payé, art. 45. Droits du porteur contre les signataires de la lettre de change, art. 49 et 50, L. ch. Droits de l'endosseur qui a payé le porteur, art. 51, L. ch. Droit de tirer une retraite, art. 53. L. ch. — DE L'ACCEPTATION PAR INTERVENTION, art. 56 à 61, p. 413 à 415. Voy. *Payement par intervention*, art. 62 à 65, L. ch. — DES DUPLICATAS DE LETTRES DE CHANGE, art. 66 à 70. Droit de réclamer des duplicatas au tireur, art. 66, L. ch. Effets du payement fait sur un exemplaire, art. 67. Cas d'envoi d'un exemplaire à l'acceptation, art. 68 et 69. — DES COPIES, art. 70 à 72, L. ch. Formes des copies, art. 70. Effet de l'endossement original porté sur une copie, art. 71. — DES LETTRES DE CHANGE PERDUES, art. 73 et 74, L. ch. — DU FAUX, art. 75 et 76, L. ch. — DE LA PRESCRIPTION, art. 77 à 80, L. ch. Prescription de l'action contre l'accepteur, art. 77, L. ch. Des actions du porteur contre le tireur et ses autres prédécesseurs, art. 78, L. ch. Des actions des endosseurs contre le tireur et leurs autres prédécesseurs, art. 79, L. ch. Interruption de la prescription, art. 80. — DU DROIT D'ACTION DES CRÉANCIERS PAR LETTRE DE CHANGE, art. 81 à 83, L. ch. Des personnes obligées en vertu de la lettre de change et de l'étendue de leur obligation, art. 81, L. ch. Des exceptions que peut opposer un débiteur en matière de lettre de change, art. 82, L. ch. De l'action donnée contre le tireur et l'accepteur jusqu'à concurrence de leur enrichissement, art. 83, L. ch. — DES LOIS ÉTRANGÈRES,

art. 84 à 86, L. ch., p. 423. — Du protêt, art. 87 à 90. L. ch., p. 421. — Du lieu et du temps où doivent se faire la présentation et les autres actes relatifs à la lettre de change, art. 91 à 93, p. 425, L. ch. — Des signatures défectueuses, art. 94 et 95, L. ch.

Liberté du taux de l'intérêt. Voy. loi du 14 novembre 1867, traduite dans la note 2 de la page 110.

Liebe, jurisconsulte. — *Introduction*, p. xxi et xxii.

Liquidateurs. — Dans les sociétés en nom collectif, art. 133 à 145, C. comm., p. 50 à 53, Voy. v° *Société en nom collectif*. Dans les commandites par actions, art. 205, p. 74. Dans les sociétés anonymes, art. 244, p. 95.

Liquidation (De la). — Dans les sociétés en nom collectif, art. 133 à 145, C. comm., p. 50 à 53. Voy. v° *Société en nom collectif*. Dans les sociétés en commandite, art. 172, C. com., p. 61. Dans les commandites par actions, art. 205, p. 74. Dans les sociétés anonymes, art. 244, C. comm., p. 95. Dans les sociétés tacites, art. 265. Dans l'association pour faire, en compte commun, des affaires de commerce isolées, art. 270.

Livraison. — Où doit se faire la livraison de la marchandise vendue, art. 342. Qui supporte les frais de livraison, art. 351.

Livrets de navigation maritime. Art. 5 et suiv. de la *Loi sur les gens de mer*, p. 214 et suiv. — Obligation pour les gens de mer de se faire délivrer un livret, art. 5, 1er al., p. 214.

Livres de commerce. C. comm., art. 28 à 40, p. 16 à 20. — Obligation d'en tenir, art. 28, p. 16. Règles de forme, langue dans laquelle ils doivent être tenus, art. 32. C. comm., p. 18. Obligation de les conserver pendant dix ans, art. 33, C. comm., p. 18. Force probante, art. 34 et 35, C. comm., p. 18 et 19. Par qui les inscriptions sur les livres peuvent être faites, art. 36, C. comm., p. 19. Effet du refus de les produire, art. 37, C. comm., p. 19. Représentation et communication, commission rogatoire, art. 38, 39 et 40, C. comm., p. 19 et 20. Conservation des livres des sociétés après leur dissolution, art. 145, p. 53, et art. 246, C. comm., p. 96.

Lois étrangères. Art. 84 à 86, L. ch., p. 423. Voy. v^is *Lettres de change* et *conflits de lois*.

Lois françaises. — Quelles ont été maintenues en vigueur en Alsace-Lorraine, art. 1er, loi du 19 juin 1872, p. 437.

Lois introductives. — Ce qu'on entend par là, *Introduction*, p. xxiii. Dates de ces lois pour la loi sur le change, *Introduction*, note 2 de la p. xxiii. Dates de ces lois pour les Novelles de Nuremberg, *Introduction*, p. xxviii. Historique de l'introduction du Code de commerce allemand dans les différents États, *Introduction*, p. xxxvii et suiv. Loi introductive en Alsace-Lorraine du Code de commerce, des Novelles de Nuremberg et de la loi sur le change, traduction, p. 437 et suiv.

Loyers des gens de mer et du capitaine. Voy. v° *Engagement des gens de mer*. — Comment ils sont déterminés à défaut de fixation dans le contrat, art. 25 et 27 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 218 et 219. A partir de quel moment les loyers courent en principe,

art. 35, p. 221. Quand ils peuvent être payés, art. 36 et 42, p. 221 et 223. Des avances et des arrhes, art. 37, p. 221. Forme du payement des loyers, art. 38, p. 221. Cas de diminution du nombre des gens de mer, art. 40, p. 222. Cas où il y a lieu à augmentation des loyers, art. 41, p. 222. Défense de faire assurer les loyers, art. 784, C. comm., p. 335.

Luxembourg (Grand-duché). — La Loi sur le change et le Code de commerce allemand n'y furent pas introduits, *Introduction*, note 1 de la page xxiv, note 1 de la page xl.

M

Mandat. — Non révoqué par la mort quand il émane d'un commerçant et se rapporte à son commerce, art 297. Règles relatives aux rapports entre le mandant et le mandataire dans le mandat pour acte de commerce, art. 298. Mandat donné à un commerçant, présomption d'acceptation, art. 323.

Mandats. — Règles générales, art. 300 et 301.

Marchande publique. Art. 6 à 9, C. comm., p. 10 et 11.

Marques de fabrique et de commerce. — Citation de la loi allemande les concernant, *Introduction*, p. liv.

Mesurage (Frais de). Qui les supporte dans la vente, art. 351.

Mineurs. — A quelles conditions ils peuvent être commerçants ou faire des actes de commerce en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 3 et 4, p. 439.

Modèles industriels ou de fabrique. — Loi qui les concerne, *Introduction*, p. lv.

Monnaie de compte. — Cas où la monnaie indiquée dans une convention a ce caractère. Comment doit se faire le payement, art. 336, dern. al., C. comm.

N

Nationalité des navires allemands (Loi sur la). — Loi du 25 octobre 1867, note 1 de la page 169 et note 2 de la page 170.

Nationalité (Certificat de) des navires. Art. 435, dern. al., C. comm.

Navires. — De leur nationalité, note 2 de la page 171, loi du 25 octobre 1867. De leur enregistrement, art. 432 à 438, C. comm. De leur aliénation, dispense de tradition, art. 439. Droit de réclamer un acte authentique, art. 441. Aliénation en cours de voyage, à qui appartiennent les bénéfices du voyage en cours, art. 441. Effets de l'aliénation à l'égard des tiers, art. 442. Ce que comprennent les accessoires d'un navire, art. 443. Insaisissabilité du navire prêt à partir, exception, art. 446.

Novelles de Nuremberg. — *Introduction*, p. xxvi et suiv.

Nuremberg. Voy. v^is *Conférences* et *Novelles de Nuremberg*.

O

Objets perdus. — Inapplication de la règle en matière de meubles, possession vaut titre, art. 306, dern. al. Cette restriction ne concerne pas les effets au porteur, art. 307.

Objets volés. — Inapplication de la règle en matière de meubles, possession vaut titre, art. 306, dern. al. Cette restriction n'est pas relative aux effets au porteur, art. 307.

Offre. Elle n'est pas révoquée en principe par la mort, quand elle émane d'un commerçant et se rapporte à son commerce, art. 297, C. comm. Règles générale sur l'offre faite entre absents, art. 319 et 320. De l'offre de vente, art. 337, C. comm., p. 427.

Ordre. — Non révoqué par la mort, quand il est donné par un commerçant et se rapporte à son commerce, art. 297, C. comm.

Organisation judiciaire. Voy. *Introduction*, p. xlviii et l.

Ouvriers. — Le Code de commerce leur est inapplicable, art. 10, C. comm., p. 12.

P

Passagers. — Voy. v° *Affrètement pour le transport des passagers.*

Pavillon fédéral. Art. 432, C. comm., et note 1 de la page 169.

Payement. — Du payement des obligations commerciales, art. 324 à 336, C. comm., p. 123 à 127. — Lieu du payement, art. 324 et 325. Époque du payement, art. 326 à 334. Comment se doit faire le payement lorsque l'espèce et la qualité des marchandises n'ont pas été indiquées, art. 335; ou quand la monnaie indiquée est une monnaie de compte, art. 336, 2e al. — Payement des lettres de change, art. 31 à 41, L. ch., p. 406 à 408.

Payement par intervention, art. 62 à 65, L. ch., p. 415.

Perte des lettres de change. Art. 73 à 74, L. ch., p. 419. Voy. v° *Lettre de change.*

Pesage (Frais de). — Qui les supporte dans la vente, art. 351.

Photographie. — Loi protégeant les œuvres photographiques contre la contrefaçon, *Introduction*, p. lv.

Pilote-lamaneur. — Cas où, lors de l'abordage, le navire abordeur est sous la conduite d'un pilote lamaneur, art. 740, C. comm., p. 316.

Planche (Jours de). Art. 580, C. comm., p. 254.

Polices d'assurances maritimes. — *Leur transmissibilité par endossement*, art. 302, C. comm. Droit de l'assuré d'en exiger une, art. 788, C. comm., p. 336. Police évaluée et police ouverte, art. 797, C. comm., p. 340.

Pont. — Défense de charger les marchandises sur le pont sans le consentement du chargeur, art. 567, C. comm.

Port et phare (Droits de). Voy. v° *Frais de navigation.*

Ports européens et non européens. — Définition, art. 447.

Postales (Entreprises). — Inapplication des dispositions du Ve livre du

Code de commerce allemand, article 449.

Poste. Voy. v° *Transports postaux*.

Prescription. — De la prescription des actions contre les associés en nom collectif, art. 146 à 149, C. comm., p. 53 et 54. Dans les sociétés en commandite, art. 172, C. comm., p. 61. En matière maritime, art. 906 à 911, C. comm., p. 386 à 388. En matière de lettres de change, art. 77 à 80, L. ch. Prescription de l'action donnée contre le souscripteur d'un billet à ordre, art. 100. L. ch.

Prêt à la grosse. Voy. v° *Contrat à la grosse*.

Preuves. — Livre journal, bordereau des courtiers de commerce, art. 77 et 78, C. comm., p. 30. Un écrit n'est pas nécessaire pour prouver la société en nom collectif, art. 85, 2e al., C. comm., p. 33. Même règle pour la société en commandite simple, art. 150, dern. al., p. 55. Nécessité d'un acte judiciaire ou notarié pour la société en commandite par actions, art. 174, 2e al., p. 63. Même règle pour les sociétés anonymes, art. 208, p. 76. Pas d'écrit nécessaire pour la société tacite, art. 250, 2e al., p. 99. — *Sic* pour l'association pour faire, en compte commun, des affaires de commerce isolées, art. 266, C. comm., p. 103. La force probante d'un billet ou d'une quittance n'est point subordonnée à l'expiration d'un certain délai, art. 295. Dispense d'écrit et de formalité pour les actes de commerce, art. 317. Exceptions, art. 174, 208, 214, 310, 311 et 683. Un écrit n'est pas nécessaire pour constater l'engagement des gens de mer. art. 24 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 218. Affrètement pour le transport des marchandises, art. 558, C. comm. Prêt à la grosse, art. 683, p. 293. Assurance maritime, art. 788, p. 331 et note 1 de la page 337. Moyens de preuve pour les justifications à faire par l'assuré, art. 888 et 889, C. comm., p. 379.

Primage. Art. 513, C. comm.

Prime. — Dans le contrat d'affrètement, art. 622, C. comm., p. 269. Dans le prêt à la grosse, son montant, art. 682, p. 293. Dans l'assurance maritime, art. 816, C. comm., p. 348.

Privilèges. — Du privilège du commissionnaire, art. 374, C. comm., p. 143 et 144. Du privilège du voiturier, art. 409 à 413, C. comm., p. 157 et 158. Voy. vis *Gage (droits de)* et *Créanciers de navire*.

Procuristes. — Motif de l'emploi de ce mot nouveau dans la traduction, note 2 de la page 20. Définition, mode de constitution, art. 41, C. comm., p. 20. Pouvoirs du procuriste, art. 42 et 43, C. comm., p. 21. Signature du procuriste, art. 44, C. comm., p. 21. Publicité donnée à la constitution du procuriste et à la cessation de ses pouvoirs, art. 45 et 46, C. comm., p. 21 et 22. Effets de ses actes, art. 52, C. comm. Défense de se substituer une autre personne, art. 53, p. 23. Révocablité, art. 54, C. comm., p. 24. Défense de faire des opérations pour leur propre compte ou pour celui de tiers, art. 56, C. comm., p. 24. Droit du gérant d'une société en nom collectif de nommer un procuriste, art. 118, p. 43.

Profit espéré. — Droit de le faire assurer, art. 783, C. comm., art. 805 et 806, C. comm.

Propriétaires de navires. Voy. v^is *Armateur, coarmateur, armement collectif.*

Propriété artistique. — Citation des lois relatives à cette propriété, *Introduction*, p. liv.

Propriété industrielle. — Citation des lois allemandes la concernant, *Introduction*, p. liv.

Propriété littéraire. — Citation des lois allemandes concernant cette propriété, *Introduction*, p. liv.

Protêt. Art. 87 à 90, L. ch., p. 424.

Provision. — Pourquoi il n'en est pas question dans la loi allemande sur le change, note 3 de la page 401.

Q

Quarantaine (Droit de). Voy. v° *Frais de navigation.*

Quittance. — Sa force probante n'est pas subordonnée à l'expiration d'un délai, art. 295, C. comm. Le porteur d'une quittance est autorisé à recevoir payement. art. 296.

R

Raison de commerce (voy. *Firme*). C. comm., art. 15 à 27, p. 13 à 16. Définition, art. 15. Quel nom on peut prendre comme raison de commerce, art. 16. Raison de commerce des sociétés, art. 17 et 18. Publicité, art. 19. Règles diverses, art. 20 à 27.

Raison sociale. — Sa nécessité dans la société en nom collectif, art. 85, 1er al., C. comm. Dans les sociétés en commandite, art. 150; défense d'y placer le nom d'un commanditaire, art. 168. Il n'y a pas de raison sociale dans la société tacite, art. 250, 2e al.

Rapport de mer. Art. 490 à 494, C. comm., p. 197 et 198.

Réception. — De la réception des marchandises par l'acheteur, art. 346. Qui supporte, dans la vente, les frais de réception, art. 351.

Récépissés. — Leur transmissibilité par endossement, art. 302, C. comm.

Recommandataire. Art. 56 et 57, L. ch., p. 413.

Réfaction. Art. 352, C. comm.

Registre de commerce. — C. comm., art. 12 à 14, p. 12 et 13. Transcription de la raison de commerce, C. comm., art. 19, p. 14.

Remise de place en place. Voy. *Introduction*, p. lix et note 2 de la page 393, L. ch.

Registres des navires. — Définition, art. 432, C. comm. Navires qui y sont enregistrés, art. 433. Fonctionnaires chargés de tenir ces registres, art. 434 et loi du 25 octobre 1867 (art. 3); voy. note 1 de la page 171. Des mentions que comprend l'enregistrement d'un navire, art. 435 et 436. Cas de radiation, art. 436, 2e al. Sanction, art. 437. Bâtiments auxquels les règles sur l'enregistrement ne s'appliquent pas, art. 438.

Règlement d'avaries. Voy. v° *Avaries.*

Règlement par avaries. Voy. v° *Délaissement.*

Rétention (Droit de). — A quelles conditions il existe en matière commerciale, art. 313. Quand il s'exerce pour

des créances non échues, art. 314. Formalités à remplir par le créancier rétenteur, conditions de la vente, art. 315. Faculté d'exclure ce droit, art. 316. Droit de rétention du fréteur, art. 616, 624 et suiv.

Retrait litigieux. Son exclusion en matière commerciale, art. 299, C. comm.

Retraite des associés. Art. 123 à 133, C. comm., voy. v° *Société en nom collectif.*

Retraite. Art. 53, L. ch., p. 412.

Revue des gens de mer. — Art. 5 et suiv. de la *Loi sur les gens de mer*, p. 214 et suiv. Obligation pour le capitaine de faire opérer la revue, en quoi elle consiste, art. 11 à 22, p. 215 et suiv. Revue de débarquement, art. 16 et suiv., p. 216 et 217.

Risques. — Dans la vente, art. 345, C. comm.

Risques de guerre. — En matière d'assurance maritime, art. 852 et 853, C. comm., p. 364.

Rôle d'équipage. — Définition, mentions qu'il doit contenir, art. 12 de la *Loi sur les gens de mer*, p. 215.

S

Sans frais (Clause). Ses effets dans une lettre de change, art. 42, L. ch., p. 409.

Sauvetage. Art. 742 à 756, C. comm., p. 317 à 322. — Droit à indemnité des sauveteurs, art. 742. Droit de réduction de l'indemnité pour les juges, art. 743. Du montant de cette indemnité, art. 744 à 749. Cas où plusieurs personnes ont droit à l'indemnité, art. 750 et 751. Cas dans lesquels il n'y a pas lieu à indemnité, art. 752. Droit de gage des créanciers de l'indemnité, art. 753. Nature de l'obligation de payer l'indemnité, art. 756. Législations particulières et loi du 17 mai 1874 sur les naufrages, art. 756 et note 3 de la page 321. Prescription des créances pour frais de sauvetage, art. 909, C. comm., p. 387.

Séparations de biens. — Règles sur la publicité des séparations de biens, art. 9 de la loi du 19 juin 1872 et note 1 de la page 451.

Signatures défectueuses. — En matière de lettres de change, art. 94 et 95, L. ch.

Sociétés d'assurances. — Dispositions les régissant en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 1er, p. 437.

Société anonyme. Art. 207 à 249, C. comm., p. 75 à 98. — Principes généraux, art. 207 à 215, p. 75 à 83. Définition, art. 207. Sociétés pour lesquelles l'autorisation préalable peut être maintenue par les lois locales, loi du 11 juin 1870, article 1er et suiv., p. 433 et suiv. Indivisibilité des actions, art. 207. Elles peuvent être nominatives ou au porteur, art. 207. Montant minimum des actions, art. 207 *a*. Caractère commercial de toutes les sociétés anonymes, art. 208. Nécessité de dresser un acte judiciaire ou notarié, art. 208. Nécessité d'un écrit pour la souscription d'actions, art. 208. Énonciations de l'acte de société, art. 209. Versement à faire sur les actions, exigence de la souscription intégrale du capital social, art. 209 *a*. Règles spéciales aux avantages particuliers et aux apports en nature, art. 209 *b* et 209 *c*. Formalités de publicité, art.

210, 210 *a*, 211 et 212. Capacité et domicile de la société, art. 213. Prolongation de la durée de la société, modifications aux statuts. Conditions de validité, art. 214. Changement d'objet de la société, art. 215. Défense d'acquérir ses propres actions, art. 215, dern. al. — Règles concernant les actionnaires, art. 216 à 226, C. comm., p. 83 à 88. Droits des actionnaires, art. 216 et 217. Dans quelle mesure il peut être convenu qu'ils auront droit à des intérêts, art. 217. Dispense de restituer les dividendes fictifs reçus de bonne foi, art. 218. Limite des obligations des actionnaires, art. 219. Conséquences du retard à opérer les versements, art. 220. Forme des appels de versements, art. 221. Conditions de l'émission d'actions au porteur, art. 222. Responsabilité des souscripteurs, art. 222 et 223. De l'assemblée générale; ses droits, art. 224. Droit de vote de chaque actionnaire, art. 224. Du conseil de surveillance, art. 225. Ses pouvoirs, art. 225 *a*. La responsabilité de ses membres, art. 225 *b*. Procès contre les membres de la direction et du conseil de surveillance, art. 226. — Droits et obligations de la direction, art. 227 à 241, C. comm, p. 88 à 94. — Publicité à donner aux noms des membres de la direction, art. 228 et 233. Fonctions de ces membres, art. 217, 228, 229 et 230. Signature, art. 229. Nullité des restrictions apportées au pouvoir de la direction à l'égard des tiers, art. 231. Des serments à prêter au nom de la société, art. 232. Des citations en justice, art. 235. De la convocation des assemblées générales, art. 236 et 237. Mode de convocation, art. 238. Des obligations de la direction, art. 239. Du bilan, art. 239 *a*. Cas de perte d'une partie de l'actif social, art. 240. Responsabilité des membres de la direction, art. 241. — Dissolution de la société, art. 242, à 248, C. comm., p. 94 à 97. Causes de dissolution, art. 242. Publicité de la dissolution, art. 243. De la liquidation, art. 244. De la répartition de l'actif entre les actionnaires, art. 245. De la conservation des livres de la société, art. 246. De la fusion, art. 247. Peines applicables aux membres du conseil de surveillance et de la direction, art. 249 et 249 *a*. Dispositions transitoires relatives aux sociétés anonymes constituées avant la loi du 11 juin 1870, art. 4 et 5, p. 434 et suiv.

Société en nom collectif. Art. 85 à 149, C. comm., p. 33 à 54. — De la formation de la société, art. 85 à 90. Définition de cette société, art. 85, 1er al. Un écrit n'est pas nécessaire pour sa formation, art. 85, 2e al. Formalités de publicité pour la constitution de la société et les modifications des statuts, art. 86 à 89. — Des rapports des associés entre eux, art. 90 à 110. Par quoi ils sont régis, art 90. Cas dans lesquels les apports deviennent la propriété de la société, art. 91. Cas dans lesquels la société peut être obligée envers un associé, art. 93. Cas dans lesquels un associé peut être obligé envers la société, art. 94 et 95. Défense faite aux associés de se livrer au commerce pour eux-mêmes ou pour d'autres personnes, art. 96 et 97. Dé-

fense faite aux associés d'introduire un tiers dans la société, conséquences de la violation de cette prohibiton, art. 98. Règles relatives à la gestion, art. 99 à 104. Droits des associés non gérants, art. 105. Intérêt alloué aux associés, répartition des bénéfices et des pertes; règle de la répartition par tête, art. 106 à 109. — Des rapports entre la société et les tiers, art. 110 à 123. A partir de quel moment la société produit ses effets à l'égard des tiers, art. 110. Capacité de la société, art. 111. Solidarité des associés et nullité de la clause qui l'exclut, art. 112 et 113. Cas dans lesquels la société acquiert des droits ou se trouve obligée par le fait d'un associé, art. 114 et 115. Nullité des clauses restreignant les pouvoirs des gérants, art. 116. Droit de tous associés de représenter la société en justice, art. 117. Droit du gérant de nommer un procuriste, art. 118. Refus de tout droit aux créanciers personnels de la société sur l'actif social, art. 119 et 120, p. 43 et 44. Des compensations impossibles pendant la durée de la société, art. 121, p. 144. Faillite de la société, droits des créanciers sociaux, art. 122. Voir, sur la faillite des sociétés en nom collectif d'après la loi sur les faillites de 1877, note 1 de la p. 44. Droit de séparation des créanciers personnels des associés. Son admission par quelques lois introductives, sa suppression par la loi de 1877 sur les faillites, art. 122, C. comm., p. 45, note 1 de la page 44 et note 1 de la page 45. — De la dissolution de la société et de la retraite d'un ou de plusieurs associés. Art. 123 à 133, C. comm., p. 45 à 50. Clauses de dissolution de la société, art. 123 à 128. Publicité de la dissolution, art. 129. Retraite et exclusion d'un associé, art. 131 et 132, C. comm., p. 49. — De la liquidation de la société. Art. 133 à 145, p. 50 à 53. A qui elle est confiée, art. 133. A quelles conditions les liquidateurs peuvent être révoqués, art. 134. De la publicité à donner à la nomination des liquidateurs et à la cessation de leurs fonctions, art. 135. Cas où il y a plusieurs liquidateurs, comment ils procèdent, art. 136. Pouvoirs des liquidateurs, art. 137. Nullité, à l'égard des tiers, des restrictions apportées à leurs pouvoirs, art. 138. Forme de leur signature, art. 139. Des sommes disponibles au cours de la liquidation, art. 141. Situation générale de la société et des associés durant la liquidation, art. 144. De la conservation des livres sociaux après la fin de la liquidation, art. 146. — De la prescription des actions contre les associés. Art. 146 à 149, C. comm., p. 53 et 54.

Société en commandite. — De la société en commandite en général. Art. 150 à 172, C. comm., p. 54 à 61. — Définition, art. 150. Un écrit n'est pas exigé, art. 150, dern. al. Formalités de publicité, art. 151 à 156, p. 55 à 57. Règles qui régissent les rapports des associés entre eux, art. 157. A qui la gestion peut ou ne peut pas être confiée, art. 158. Actes défendus aux gérants, art. 159. Droits des commanditaires, art. 160 à 162 et 165. Moment à partir duquel la société en commandite produit ses effets

légaux à l'égard des tiers, art. 163. Capacité de la société, art. 164. Obligations des commanditaires, art. 165 et 166. Représentation en justice de la société, art. 167. Effets des actes et gestion des commanditaires, art. 167, dern. al. Défense de faire figurer le nom d'un commanditaire dans la raison sociale, art. 168. Causes de dissolution de la société, art. 170. Publicité de la dissolution, art. 171. Règles relatives à la liquidation et à la prescription des actions contre les associés, art. 172. DISPOSITIONS SPÉCIALES À LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE PAR ACTIONS. Art. 173 à 206, C. comm., p. 62 à 74. — Discussion sur l'admission de cette forme de société lors de la confection du Code de commerce allemand, note 1 de la page 62. Faculté de diviser en actions le capital des commanditaires, art. 173. Les actions doivent être nominatives, art. 173. Leur montant minimum, art. 173. Caractère commercial de toutes les commandites par actions, art. 174, 1er al. Nécessité d'un acte judiciaire ou notarié, art. 174, 2e al. Énonciations que doit contenir le contrat, art. 175. Formalités de publicité, art. 176 et 177. Effets de l'inscription de l'acte de société opérée dans le registre de commerce, art. 178. Apports en nature et avantages particuliers, formalités spéciales d'évaluation, art. 180. Défense d'émettre des actions représentant les parts correspondant aux apports des commandités et à eux attribuées comme avantages spéciaux, art. 181. Indivisibilité des actions, art. 182. Faculté de transmettre les actions par endossement, art. 182. Formalités relatives à la transmission des actions, art. 183. Obligation permanente du souscripteur originaire jusqu'à l'entière libération, art. 184. Obligation pour les gérants de dresser un bilan, art. 185. De l'assemblée générale des actionnaires, ses attributions, art. 186. Par qui elle est convoquée, art. 187. Quand elle se réunit, 188. Formes de la convocation, art. 189. De la formation de la majorité, art. 190. Du conseil de surveillance. De la durée de ses fonctions, art. 191. De la rétribution de ses membres, art. 192. De ses attributions, art. 193 et 194. Droit pour des commanditaires de se faire représenter pour plaider contre les gérants ou les membres du conseil de surveillance, art. 195. Droit pour les commanditaires d'agir pour les sociétés, art. 196, dern. al. Défense de restituer les apports aux commanditaires pendant la durée de la société, art. 197, 1er al. et 203. Défense de stipuler des intérêts au profit des commanditaires, art. 197, 2e al. Dividendes fictifs, art. 197, 3e al. Formes et publicité des modifications apportées au contrat de société, art. 198, p. 71. Dissolution de la société, art. 199 à 202. Responsabilité des membres du conseil de surveillance, art. 204. Liquidation, par qui elle est faite, art. 205. Peines prononcées contre les gérants et contre les membres du conseil de surveillance, art. 206. Règles applicables aux sociétés constituées avant la loi du 11 juin 1870, art. 4 et 5, p. 434 et suiv.

SOCIÉTÉ DE COMMERCE. — Livre IIe du Code de commerce, art. 85 à 249. Voy. vis *Société en nom collectif*,

Société anonyme, Société en commandite.

Société par actions. — Leur nature commerciale, art. 5, C. comm., p. 10. Voy. v^is *Société anonyme, Société en commandite par actions.*

Société en participation. — Voy. v^is *Société tacite* et *Association pour faire, en compte commun, des affaires de commerce isolées.*

Société tacite. — Définition, art. 250, 1er al. Un écrit n'est pas nécessaire, art. 250, 2e al. Défense de prendre une raison sociale, art. 251, 2e al. Propriété de l'apport de l'associé tacite, art. 252. Droits de l'associé tacite, art. 253. Sa participation aux bénéfices et aux pertes, art. 254 et 255. Droits et obligations du commerçant-gérant, art. 257. Faillite, art. 258 et 259. Dissolution de la société tacite, art. 261, 262 et 264. Révélation de l'existence de la société, art. 260. Liquidation, art. 265.

Solidarité. — Entre les associés en nom collectif, art. 112, C. comm. Nullité de la clause qui l'exclut, art. 113. Présomption de solidarité entre codébiteurs dans les actes de commerce, art. 280. Refus des bénéfices de division et de discussion, art. 281.

Sous-affrètement. Art. 664., C. comm., p. 288.

Sous-affréteur. Art. 664, C. comm., p. 288.

Souscription d'actions. — Nécessité d'une déclaration écrite, art. 174 et 208.

Sous-fréteur. Art. 664, C. comm., p. 288.

Staries. Art. 568 à 580, C. comm., p. 250 à 254; art. 596 à 604, p. 260 à 262.

Subrogation. — L'assureur est subrogé à l'assuré, art. 808, C. comm., p. 344.

Surestaries. Art. 568 à 580, C. comm., p. 250 à 254; art. 596 à 604, p. 260 à 262. — Prescription des créances pour surestaries, art. 909, C. comm., p. 385.

Sûreté (Recours en). — Cas de refus d'acceptation, Voy. v° *Acceptation.* Cas de solvabilité douteuse de l'accepteur, art. 29, L. ch.

T

Tare. Art. 352, C. comm.

Taux de l'intérêt. Voy. v° *Intérêt* et *liberté du taux de l'intérêt.*

Thöl, jurisconsulte. *Introduction,* p. xxi et xxii.

Titres au porteur. Voy. v^is *Effets au porteur* et *Actions au porteur.*

Transport (Du). Art. 390 à 431. C. comm., p. 150 à 167. — Du transport en général. Art. 390 à 421, p. 150 à 160. Définition du voiturier, art. 390. Lettre de voiture, sa force probante, ses énonciations, art. 391 et 392. Obligations de l'expéditeur quant aux pièces relatives aux formalités douanières ou fiscales, art. 393. Délais du transport, art. 394. Responsabilité du voiturier, art. 395. Fixation de l'indemnité pour pertes ou avaries, art. 396. Cas de retard, art. 397 à 399. Responsabilité du voiturier quant à ses agents, art. 400. Responsabilité à l'égard des voituriers subséquents, art. 401. Droit de disposition de la marchandise en cours de route, art. 402. Du destinataire, de ses droits et

de ses obligations, art. 403 à 407. Effets de la réception des marchandises et du payement du prix de transport, art. 408. Droit de gage du voiturier, art. 409 à 413. Du certificat de prise en charge, art. 413 à 419. — Des transports par chemins de fer en particulier. Art. 422 à 431, p. 160 à 167. Règles applicables, art. 421. Obligations des chemins de fer de recevoir les marchandises, art. 422. Stipulations pouvant restreindre la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer, art. 423 à 431.

Transports postaux. — Règles qui leur sont applicables, art. 421, C. comm., et note 1 de la page 160, art. 449, C. comm.

Traversée (Prix de la). — Principe de l'assimilation au fret, art. 678, C. comm.

Tribunaux de commerce. — Sens de cette expression dans le Code de commerce, art. 3, C. comm., p. 10. Silence du Code de commerce et motifs de ce silence, *Introduction*, p. LVIII.

Tribunal supérieur de commerce de Leipzig. — *Introduction*, p. XLIII. Sa disparition et son absorption par le *Reichsgericht* (tribunal de l'Empire), *Introduction*, note 1 de la page XXXVI.

U

Union douanière allemande. *Introduction*, p. XIX. Voy. v° *Zollverein*.

Usages commerciaux. — Leur valeur, art. 1er, C. comm., p. 10. Distinction avec la pratique commerciale, p. 9, note 1. Leur importance pour l'interprétation des actes de commerce, art. 279, C. Comm., p. 108.

V

Valeur fournie. — Son indication n'est pas exigée par la loi allemande dans la lettre de change, art. 4, L. ch., et note 4 de la page 393.

Vente. — Pouvoir de vendre des employés, art. 50 et 51, C. comm., p. 23. Voy. v° *Achat*.

Ventes publiques de marchandises. — Dispositions les régissant en Alsace-Lorraine, loi du 19 juin 1872, art. 1er, p. 437.

Veto. — Droit accordé à chaque État de la Confédération germanique, *Introduction*, p. XVIII.

Voiture (Lettre de). Art. 391 et 392, C. comm.

Voiturier. — Définition, art. 390, C. comm.

Voyageurs (Commis). — Règles qui leur sont applicables, leurs pouvoirs, art. 49, C. comm., p. 23.

W

Warrants. — Leur transmissibilité par endossement, art. 302, C. comm.

Z

Zollverein. *Introduction*, p. XIX. Son influence sur l'unification du droit commercial allemand, *Introduction*, p. XIX.

HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY
OF
RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART
MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911